



Facultad de  
Ciencias Sociales  
y del Trabajo  
**Universidad Zaragoza**

TRABAJO FIN DE GRADO

# **LAS COMUNICACIONES** **TRANSFRONTERIZAS EN EL** **PIRINEO ARAGONÉS**

Autora: Blanca Frechín Ferrer

Director: Jesús Urbez García

Zaragoza, Septiembre 2014



**Universidad**  
**Zaragoza**

1542

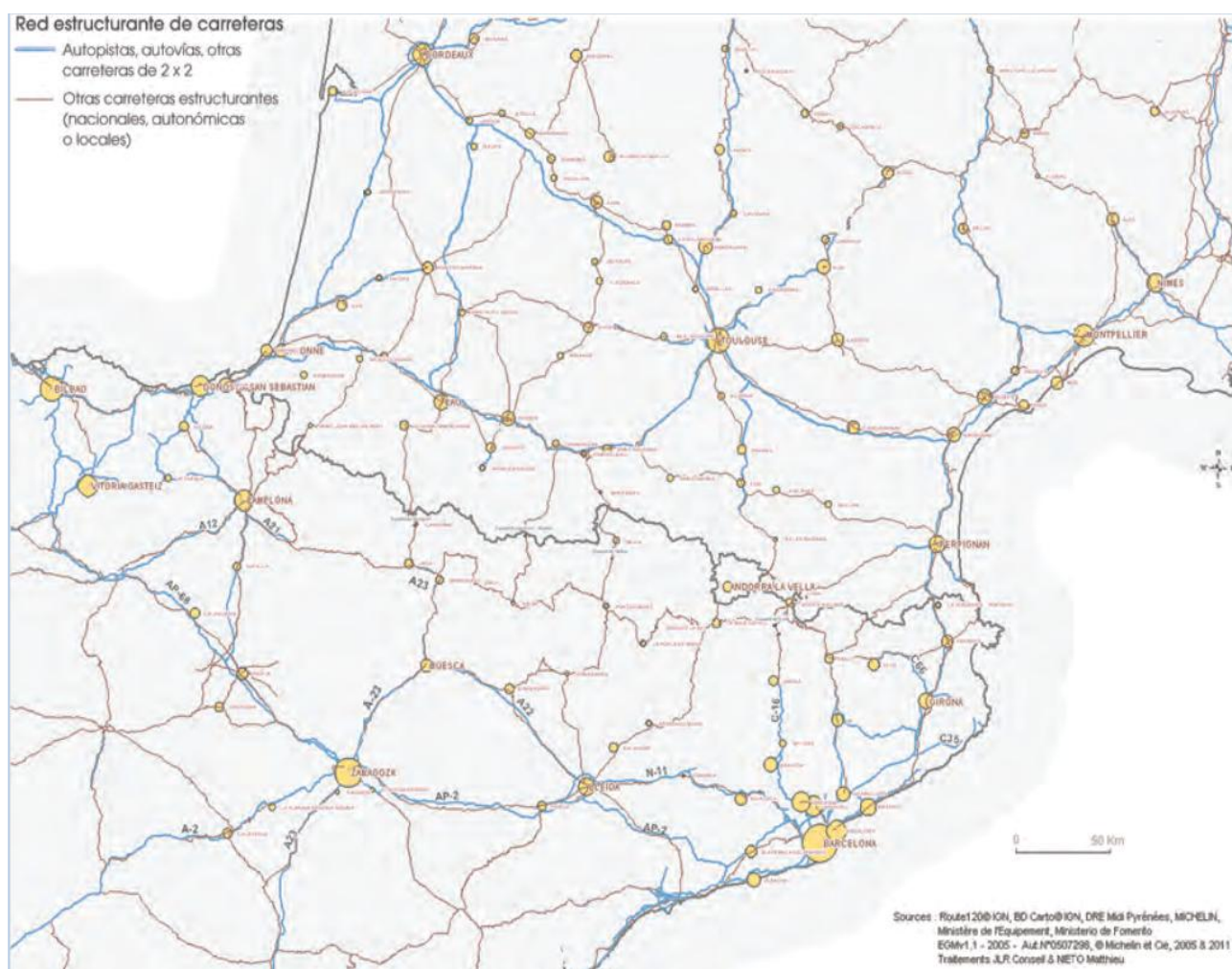
## INDICE

1.	Introducción.....	3
2.	Conexiones Transfronterizas .....	12
	2.1- Red de Comunicaciones por el Pirineo Aragonés.....	14
3.	Desarrollo de los pasos fronterizos por el Pirineo Aragonés.....	20
	3.1- Ferrocarril del Canfranc (Pasado) .....	22
	3.1.1- Cierre y posible reapertura.....	24
	3.1.2- Desarrollo y Desenlace.....	27
	3.2- Túnel Carretero de Somport (Presente).....	30
	3.2.1- Creación/Objetivo.....	30
	3.2.2- Desarrollo.....	35
	3.2.3- Operatividad actual.....	36
	3.3- Travesía Central Pirenaica (Futuro).....	37
	3.3.1- Creación/Objetivo.....	38
	3.3.2- Soluciones a la saturación del tráfico en el Pirineo.....	40
	3.3.3- Apertura de un nuevo Corredor Transpirenaico Internacional.....	41
	3.3.4- Acciones para la promoción de este Eje.....	43
4.	Impacto Económico de las Comunicaciones.....	45
5.	Repercusiones Medioambientales.....	50
6.	Conclusiones.....	53
7.	Anexos.....	56
8.	Bibliografía.....	72

## 1.- INTRODUCCIÓN

Mi trabajo tiene por objeto mostrar cuales han sido las repercusiones económicas y culturales que han producido las comunicaciones transfronterizas en el Pirineo Aragonés. Así mismo, indicaré el origen y la evolución de nuestros pasos fronterizos en la vertiente española, siendo éstos, el ferrocarril de Canfranc, el Túnel del Somport, el Túnel de Bielsa y la Travesía Central Pirenaica.

### **RED ESTRUCTURANTE DE CARRETERAS EN LA ZONA PIRENAICA, 2011**

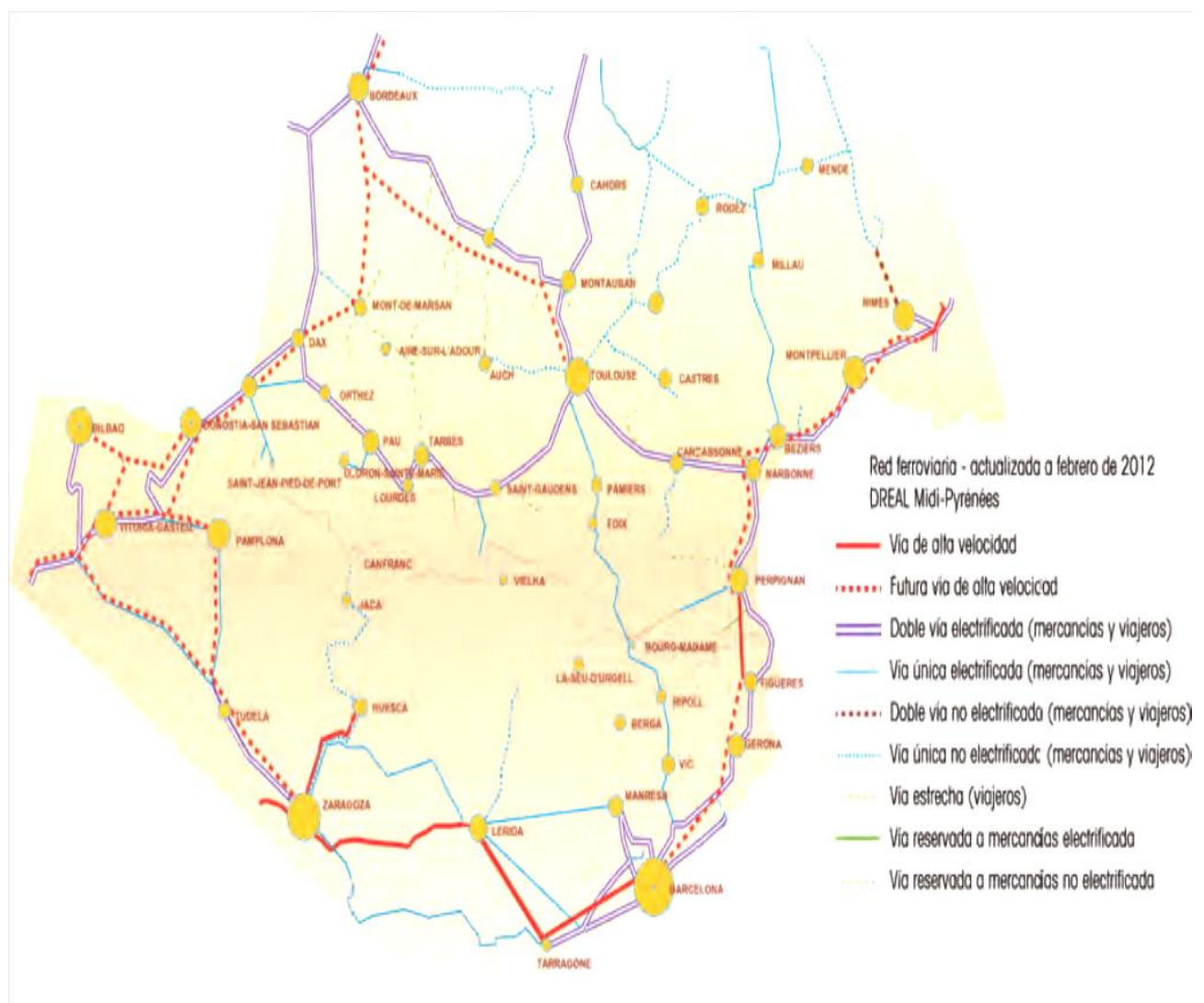


Fuentes: Ministerio de Fomento para España y Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement para Francia.

La frontera pirenaica entre Francia y España ha sido, históricamente, la más hermética de Europa, lo que ha conducido a que exista un déficit histórico en las relaciones entre las regiones y territorios a ambos lados de la cordillera, causa que ha generado un estancamiento social y económico.

Las obras ferroviarias y de carreteras llevadas a cabo en el Pirineo Aragonés supusieron en su día, así como en la actualidad, cambios en todos los niveles (económicos, sociales, culturales) de esta área pirenaica.

### **REDES FERROVIARIAS EN EL ÁREA PIRENAICA**



Fuente: Ministerio de Fomento, ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

La creación de infraestructuras, concretamente las redes de transporte, impulsó el crecimiento económico ya que supuso una reducción de costes debido a la proximidad de los recursos.

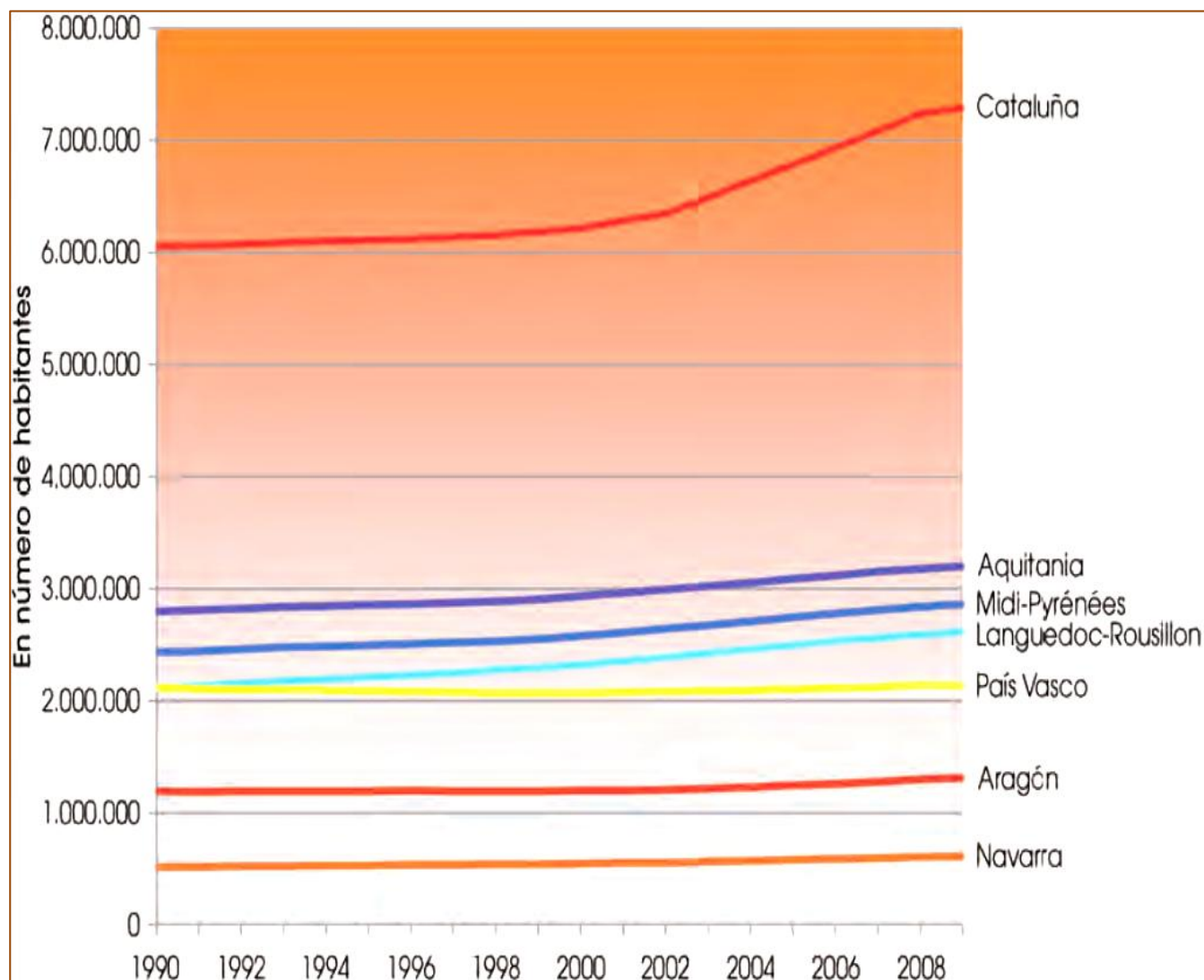
Esto generó movimientos de población importantes, creándose núcleos poblacionales de dimensiones más significativas. Por tanto, para estas zonas pirenaicas oscenses el desarrollo de las comunicaciones es imprescindible para lograr generar actividades económicas viables, unido a su vez a la existencia de recursos propios no exportables propios de dicho entorno. En ocasiones, la escasa tasa poblacional y la reducida oferta de servicios, a pesar de poseer unas óptimas comunicaciones, tan sólo aportan la extracción de recursos que, lejos de estas zonas, serán transformados y consumidos.

POBLACIÓN DE LAS REGIONES FRONTERIZAS DE LOS PIRINEOS EN 2009

	Población (Millones de habitantes)	Población de 15-64 años.	Crecimiento de la pobla- ción en los últimos diez años (2000- 2009)	Crecimiento anual de la población 2008-2009	Densidad de población (hab/km2)
Aragón	<b>1,314</b>	<b>66,8</b>	<b>9,8%</b>	<b>1,24%</b>	<b>27,5</b>
Aquitaine	<b>3,200</b>	<b>64,0</b>	<b>9,1%</b>	<b>0,77%</b>	<b>77,5</b>
Midi- Pyrénées	<b>2,865</b>	<b>64,3</b>	<b>11,1%</b>	<b>0,97%</b>	<b>63,2</b>

Fuente: Eurostat-población-datos regionales-población a 1 de Enero.

**EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LAS REGIONES FRONTERIZAS DE LOS PIRINEOS**  
**ENTRE 1990 Y 2009**

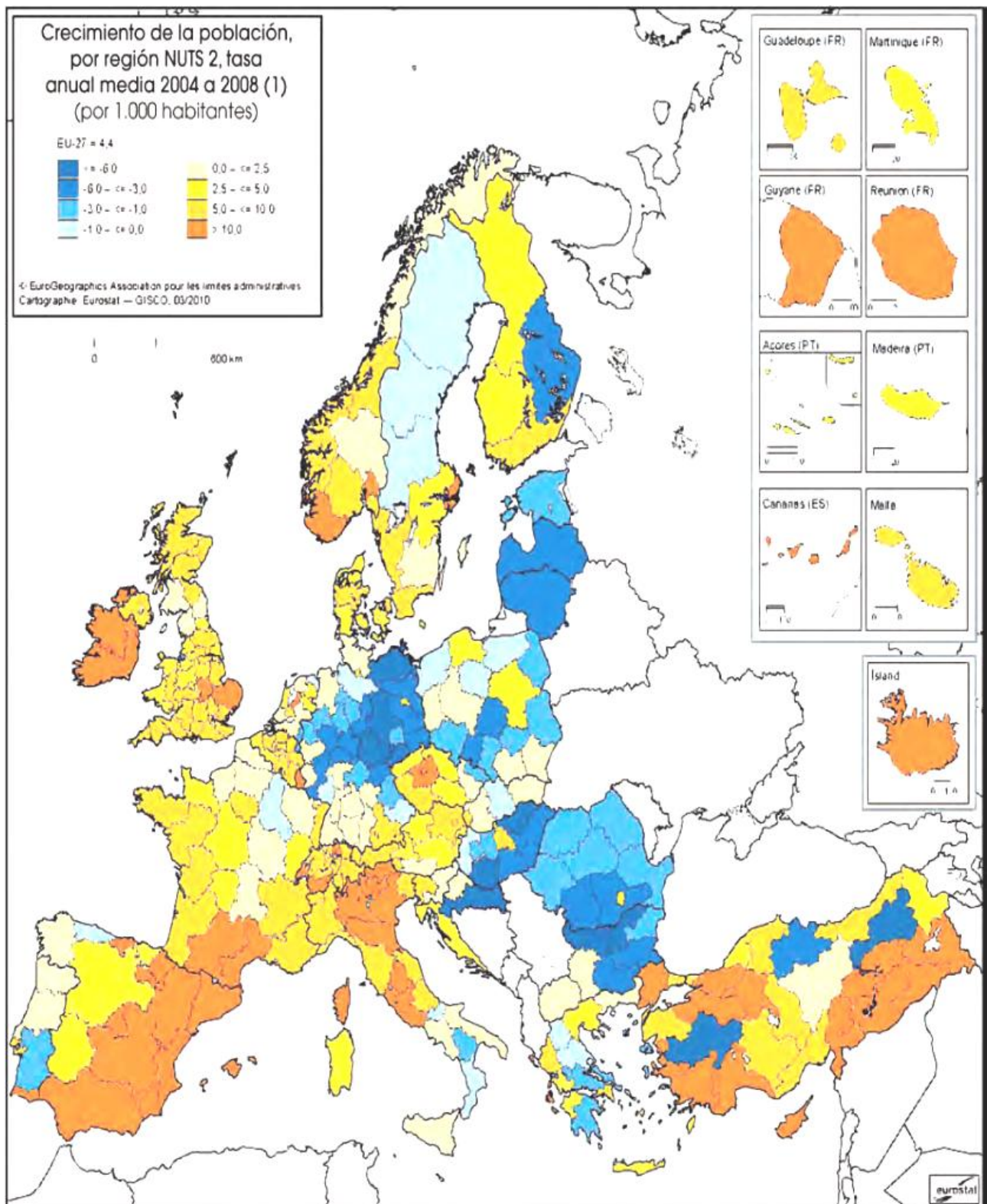


Fuente: Eurostat-población-datos regionales-población a 1 de enero.

La población de las zonas fronterizas nunca ha sido muy significativa, al menos del lado francés pero bien es cierto que en estos últimos diez años, el índice poblacional de estos territorios ha ido adquiriendo un incremento, aunque sutil en las zonas del País Vasco, Navarra y Aragón, sí algo más notorio en la zona de Cataluña.



## EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA EN EUROPA



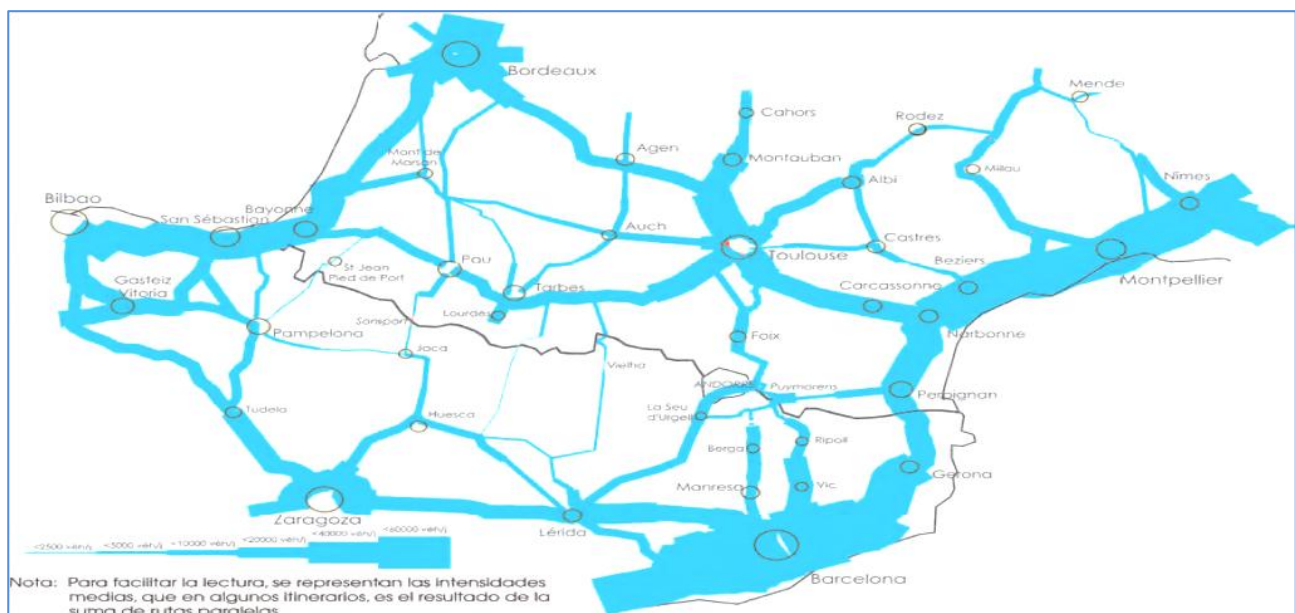
(1) Bélgica y Reino Unido, media entre 2004 y 2007; Dinamarca, media de 2007 a 2008; Turquía, 2008. Fuente: Anuario Regional Eurostat 2010, página 20.

La construcción de las obras ferroviarias en España no comenzó hasta mediados del siglo XIX, pero no fue hasta 1893 cuando se inauguró la primera línea pirenaica que enlazaba las localidades de Huesca a Jaca. Las diferentes distancias entre las estaciones ferroviarias eran significativas en el Pirineo Central, esto se debió a que las inversiones iniciales para acometer estas obras fueren mayoritariamente privadas. A ello hay que aunar el escaso interés de nuestro país vecino, Francia, en la ejecución de las mismas.

El Pirineo Central fue quedando excluido de la red ferroviaria española, salvo la línea de Jaca, generándose a su vez importantes desequilibrios en cuanto al crecimiento económico respecto de las zonas con mejor accesibilidad.

Todo ello cambió a partir del año 1910 hasta 1970, el Pirineo Central se convirtió en el punto señalado para acometer proyectos de inversión debido a cuestiones tales como la regularización de los caudales fluviales, la exportación de la energía hidráulica de los Pirineos a las zonas urbanas y la construcción de carreteras en el Pirineo Central debido al auge que adquirió el automóvil. La red de carreteras generó unas fronteras económicas entre España y Francia.

### **INTENSIDAD MEDIA DIARIA EN LOS ITINERARIOS MÁS IMPORTANTES DE LA ZONA PIRENAICA EN 2009**



Fuente: Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.



En torno al año 1949, la vía de acceso a Francia por el Túnel del Somport era, junto al paso por Puigcerdá en Girona, las que mejor calidad poseían. Sin embargo el Túnel de Bielsa, construido en los años setenta, presentaba un acceso precario y en invierno con escasas garantías de apertura.

Dentro de la Unión Europea, gran parte de los esfuerzos, deben de seguir centrándose en reducir las diferencias socioeconómicas entre las distintas regiones mediante una política europea territorial solidaria.

Sin embargo, la política comunitaria en materia de comunicaciones no ha avanzado conforme a estas necesidades objetivas. El mapa de las comunicaciones europeas refleja la adaptación de sus vías principales a las direcciones de crecimiento económico.

Los grandes ejes de circulación enlazan los centros de las áreas con un importante potencial de tráfico. Los resultados de este mecanismo han fomentado el proceso de concentración de las zonas centroeuropeas y de empobrecimiento relativo de las zonas periféricas.

Las regiones fronterizas en general constituyen importantes factores de complemento de cooperación activa que ayuda a superar las diferencias, convirtiéndolas en elementos de pluralidad enriquecedora.

Aragón, región fronteriza, quiere aportar su experiencia adquirida a lo largo de una dilatada historia, nunca interrumpida, de relaciones de buena vecindad, de intercambios personales con sus vecinos y amigos ultra pirenaicos. Hay que asumir como objetivo prioritario la mejora de las comunicaciones transpirenaicas, condición indispensable para su propio desarrollo e integración europea. A su vez, las vías pirenaicas se han convertido en ejes de tránsito intracomunitario.

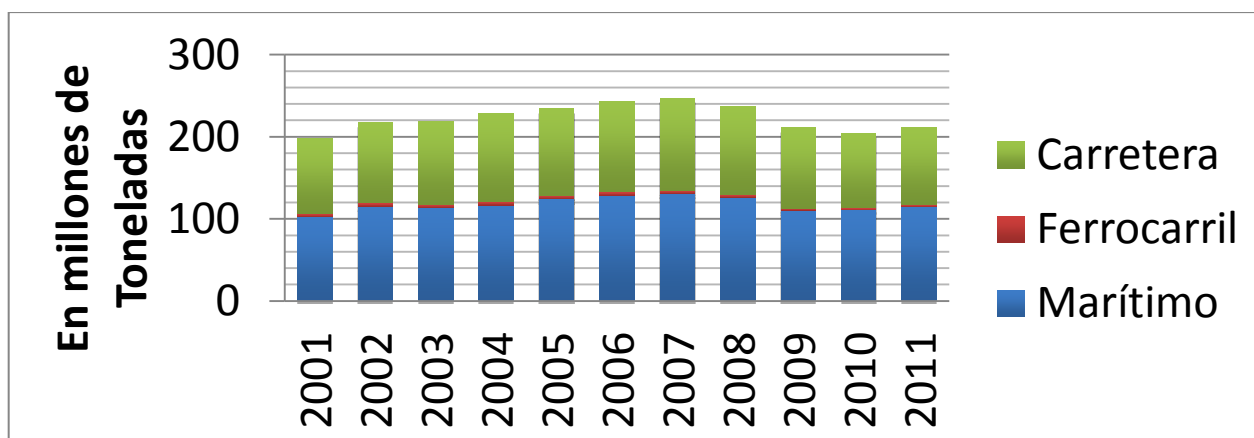
El flujo total de **viajeros** entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE 15, Suiza y Noruega ha evolucionado según los índices siguientes.

	Evolución 2001/2007		Evolución 2007/2011		
	Total	Media Anual	Total	Media Anual	En 1 año (2011/2010)
<b>Total</b>	<b>39%</b>	<b>5,6%</b>	<b>4%</b>	<b>1,0%</b>	<b>2,5%</b>
<b>Carreteras (coches)</b>	<b>24%</b>	<b>3,6%</b>	<b>8%</b>	<b>2,1%</b>	<b>-0,8%</b>
<b>Carreteras (autobuses)</b>	<b>2%</b>	<b>0,4%</b>	<b>-11%</b>	<b>-2,9%</b>	<b>2,8%</b>
<b>Ferrocarril</b>	<b>-25%</b>	<b>-4,7%</b>	<b>14%</b>	<b>3,4%</b>	<b>-24%</b>
<b>Vía Aérea</b>	<b>73%</b>	<b>9,5%</b>	<b>0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>7,6%</b>

Fuente: Observatorio Hispano-francés de tráfico de los Pirineos

El progresivo descenso del tráfico por carretera desde el año 2001 se corresponde al fuerte aumento constatado de los flujos aéreos hasta 2007.

Evolución de los flujos de **mercancías** entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica.



Fuente: Observatorio Hispano-francés de tráfico de los Pirineos

El flujo de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa alcanzó su máximo en el año 2007 y su mínimo en el año 2009, aumentando la media en un 3,7% durante el período de alza.

Nos interesan las conexiones con el sur de Francia y con el resto del continente europeo. Nos interesan aquellas que llevan años paralizadas pero que pretendemos que vuelvan a recuperar su viabilidad como es el caso del trazado ferroviario del Canfranc (pasado), también nos interesan las más inmediatas, las actuales, como es el caso del Túnel carretero de Somport (presente).



Fuente: [www.heraldo.es](http://www.heraldo.es) , de 19 de Julio de 2010.

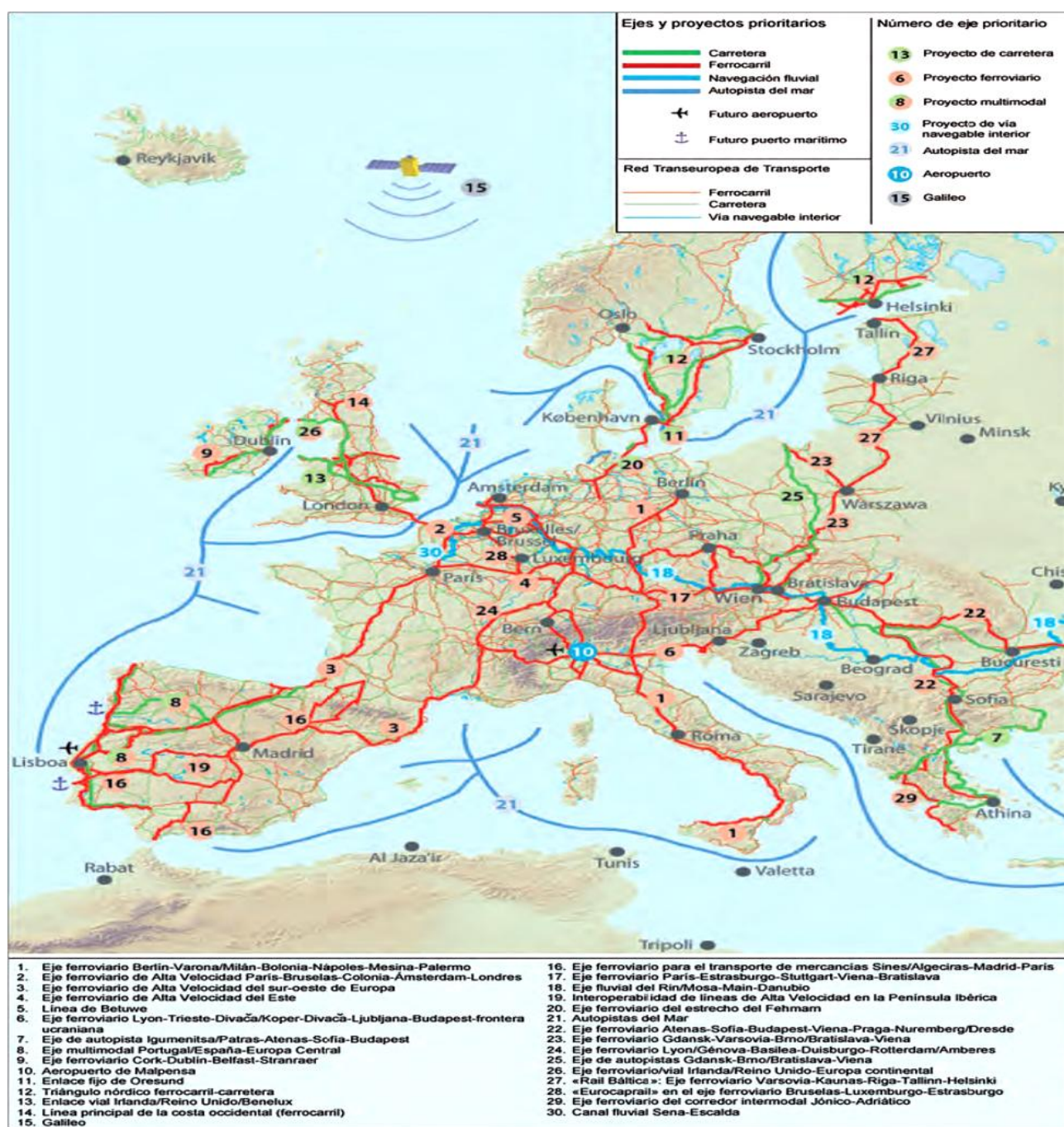
En definitiva, nos interesan todas aquellas posibilidades que se atisban como más lejanas en el tiempo como lo es el Túnel a baja cota a través del Pirineo Central (futuro). Deben fomentarse todas aquellas iniciativas que supongan permeabilizar, hacer accesible e incluso acabar con la realidad actual de que el Pirineo es una dificultad, hay que abrir las puertas del Pirineo.



Fuente: [www.aragonliberal.es](http://www.aragonliberal.es), de 02 de Junio de 2010.

## 2.- CONEXIONES TRANSFRONTERIZAS

Existe un esquema europeo de referencia cuyos objetivos prioritarios y las grandes líneas de actuación referentes a las redes europeas están definidas en la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, modificada por la Decisión nº 884/2004/CE de 29 de Abril de 2004.



Fuente: Red Transeuropea de Transporte RTE-T, ejes y proyectos prioritarios.

La Comisión Europea publicó en el mes de Abril de 2011 el Libro Blanco de Transporte donde, entre muchas otras cuestiones, aboga por la eliminación de los principales obstáculos en los ámbitos de la infraestructura del transporte y la inversión, la innovación y el mercado interior. Trabajar por la creación de un espacio único de transporte más competitivo y con una red plenamente integrada que enlace los diferentes modos y permita un cambio profundo en las pautas de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

La siguiente tabla muestra los pasos fronterizos más importantes que cruzan la frontera hispano-francesa.

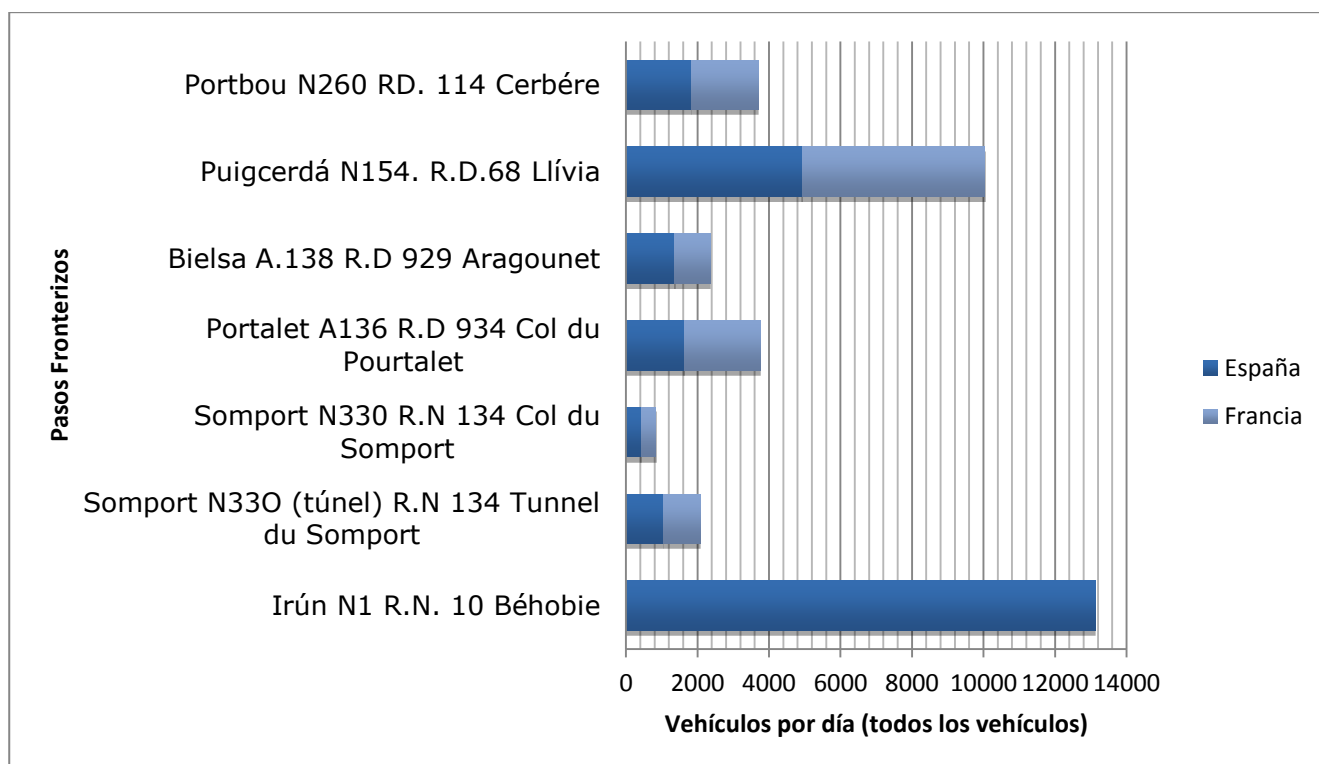
IMPORTANTES PASOS FRONTERIZOS EN LOS PIRINEOS

	<u>LADO FRANCÉS</u>	<u>LADO ESPAÑOL</u>	
CARRETERA	IDENTIFICACIÓN DEL PASO	IDENTIFICACIÓN DEL PASO	CARRETERA
R.D.912	Hendaye	Irún	N-I-H
R.N.10	Hendaye (Bého-bie)- Bordeaux	Donostia-S.Sebastian-Irún	N-I
A.63	Hendaye (Biriatou)- Bayonne	Donostia-S.Sebastian-Irún	AP-8
R.N.134	Somport (Túnel)- Pau	Huesca-Somport (Túnel)	N-330
R.N.125	Fos- Montréjeau	Lleida- Vielha-Les	N-230
R.N.22	Bourg-Madame-Toulouse	Lleida-La Seu d' Urgell-Andorra	N-145
R.N.20	Andorra-Ax-Toulouse	Barcelona-Puigcerdá	N-152
R.N.9	Le Perthus-Perpignan	Barcelona-Jonquera La	NII/A-2
A.9	Le Boulou- Perpignan	Barcelona-Jonquera La	

Fuente: Ministerio de Fomento. DG Carreteras et Ministère de l'Écologie, du Développement durable des Transports et du Logement.



## Índice Medio Anual de los puntos fronterizos en el año 2009.



Fuente: Ministerio de Fomento. DG Carreteras et Ministère de l'Écologie, du Développement durable des Transports et du Logement.

### **2.1- Red de Comunicaciones por el Pirineo Aragonés**

Las principales vías de comunicación a través del Pirineo Aragonés son las siguientes:

- El Canfranc, testimonio histórico y actualmente una oportunidad aprovechable. La reapertura del mismo es un proyecto viable, los últimos estudios aseguran que la línea ferroviaria entre Canfranc y Pau podría recuperarse con un coste de entre noventa y doscientos millones de euros. Ello supondría poder derivar del túnel carretero al ferroviario toda la carga que actualmente atraviesa en Pirineo Central.

- El Túnel del Somport, después de casi veinte años de proyectos y obras y una inversión de doscientos cincuenta millones de euros, queda constatado que este paso fronterizo no posee la capacidad necesaria para comunicar, a través de autovía, los valles del Aragón y Aspe. A ello hay que sumar el escaso interés que muestra el país galo en acometer las obras y arreglos necesarios en su lado para garantizar un tráfico fluido y con garantías.
- El Portalet, paso regional de carácter turístico que enlaza el Valle de Tena con el francés de Ossau. No es un paso de gran importancia a nivel de tráfico pero si respecto a la influencia turística que reporta a la zona donde se encuentran las pista de esquí de Formigal.
- El Túnel de Bielsa, tiene un carácter regional, al igual que el Portalet, y se trata del único paso fronterizo por la Comarca del Sobrarbe. Éste se inauguró en 1976 y mide tres kilómetros, sufre continuas restricciones al tráfico debido a las obras y al mantenimiento al que es sometido periódicamente. Actualmente se ha acondicionado para aplicar la bidireccionalidad del mismo.

El eje que se ha planteado en estos últimos años es el conocido corredor Nº16 contemplado éste dentro de los treinta proyectos prioritarios de la Unión Europea, esto nos indica la importancia del mismo tanto para el desarrollo de Portugal, España y Francia como del resto del continente europeo.

Los objetivos prioritarios para la construcción del citado corredor son:

- Descongestionar los pasos viarios transfronterizos.
- Contribuir al cumplimiento de los compromisos en materia medioambiental con la reducción de emisiones de CO2.
- Favorecer el desarrollo de los servicios ferroviarios de pasajeros en los nuevos corredores ferroviarios de alta velocidad sometidos a fuerte presión poblacional.

- Optimizar un corredor ferroviario ya existente y liberado de transporte de viajeros por la puesta en marcha de las líneas de Alta Velocidad, tanto en España como en Francia.

Hay que ser conscientes de que las grandes obras de infraestructura necesitan de un amplio período de maduración. Ocurría antes y ocurre ahora, desde los primeros pasos que se dieron en 1853, por un grupo de aragoneses destacados que veían en la conexión directa con Francia el único camino posible para modernizar la región y España, los cuales solicitaron al Gobierno de la Nación que iniciase los estudios sobre la línea Zaragoza-Pau. Después de medio siglo de discordias técnicas y políticas, en 1904, se firmó el Tratado Internacional para la construcción de dicha línea pero transcurrieron veinticuatro años más para convertir en realidad este proyecto.



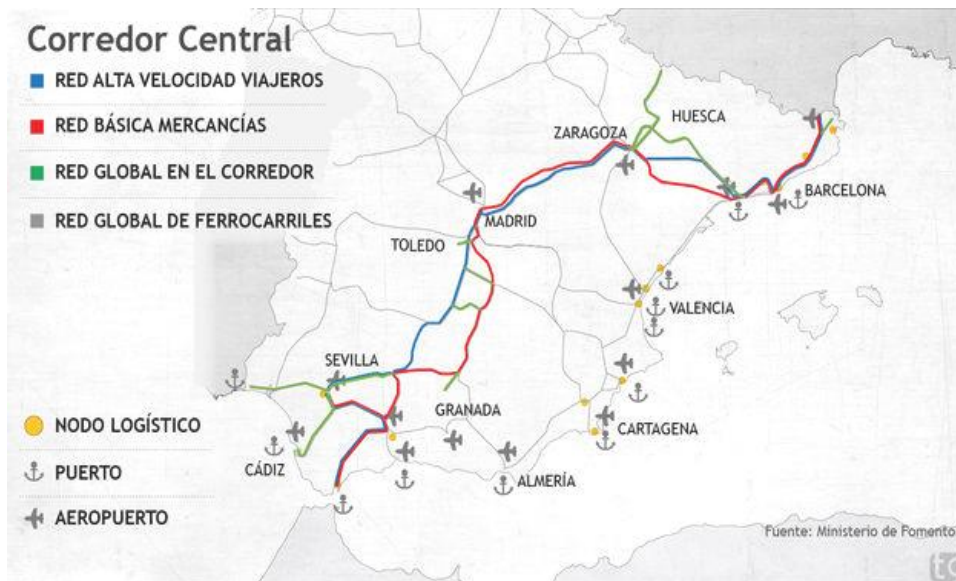
Fuente: [www.teleprensa.com](http://www.teleprensa.com), de 18 de Julio de 2014.

Aunque resulte duro aceptarlo, el ferrocarril del Canfranc nunca fue una gran vía de comunicación con el resto de Europa. Por diversos motivos, no funcionó ni respondió a las expectativas creadas y tan sólo dio de sí lo que pudo hasta donde le permitieron sus propias posibilidades y de tráfico. Desde 1970 sólo quedan ruinas, recuerdos y fotografías para la nostalgia.

El Pirineo tiene una vertiente norte mucho más empinada que la sur. Pero no es menos cierto que Pau dista pocos kilómetros de la cresta de la Cordillera Pirenaica, mientras que la distancia desde Zaragoza es de 180 kilómetros. Se trata de un hecho incuestionable y sobre él se impuso la decisión política de construir un ferrocarril.

La parte francesa permite un rápido acceso a lo alto de los puertos, la vertiente sur, con una estructura más compleja y diversas alineaciones montañosas que se extienden hacia la depresión del Ebro, provoca que en términos de tiempo los trayectos hasta llegar a los puertos fronterizos sean más largos. Lo evidente con el paso de los años, es que los condicionantes orográficos se han terminado por imponer.

En la zona central del Pirineo se ha producido siempre una marginalidad evidenciada en los mapas. La carretera del puerto de Somport, única de rango nacional construida durante el siglo XIX, no se abrió a la circulación hasta el año 1877 y el paso de El Portalet fue efectivo a partir de 1909. A estas dos opciones se incorporó en 1928 el ferrocarril de Canfranc y, después de más de cuarenta años, en 1976 se abrió el Túnel de Bielsa en la Comarca del Sobrarbe.



Fuente: [www.teinteresa.es](http://www.teinteresa.es), de 19 de Octubre de 2011.

El Portalet, en el Valle de Tena y el túnel de Bielsa en Sobrarbe padecen graves limitaciones, por lo que han merecido escasa valoración a escala general. El interés para las comarcas inmediatas es evidente, de manera que se sigue demandando su mejora en la parte gala. Finalmente, el túnel de Benasque-Luchon forma parte de las reivindicaciones aragonesas y sobre todo ribagorzananas, cuyo tesón ha alcanzado mayor eco reciente pero que no consta en ninguna planificación.

La Unión Europea, tiene por objetivo trabajar en las líneas de ferrocarril para uso prioritario de mercancías. La propuesta que lidera Aragón por la Travesía Central del Pirineo (TCP), cumple de pleno todas las características para ser objeto de atención y de impulsar su construcción.

La Comunidad Autónoma de Aragón se juega mucho en esta batalla. El axioma de que no hay progreso si no existen unas buenas comunicaciones es tan básico como cierto. Las exigencias ambientales y sociales de la sociedad actual obligan a que esos ejes de gran capacidad para mover mercancías por zonas sensibles sean ferroviarios.



Los problemas que está ocasionando el túnel del Somport (gran inversión para unos resultados mediocres) lo ejemplifican a la perfección. Aunque hay mucho que mejorar en las carreteras, la reapertura del Canfranc y la Travesía Central son la apuesta adecuada.

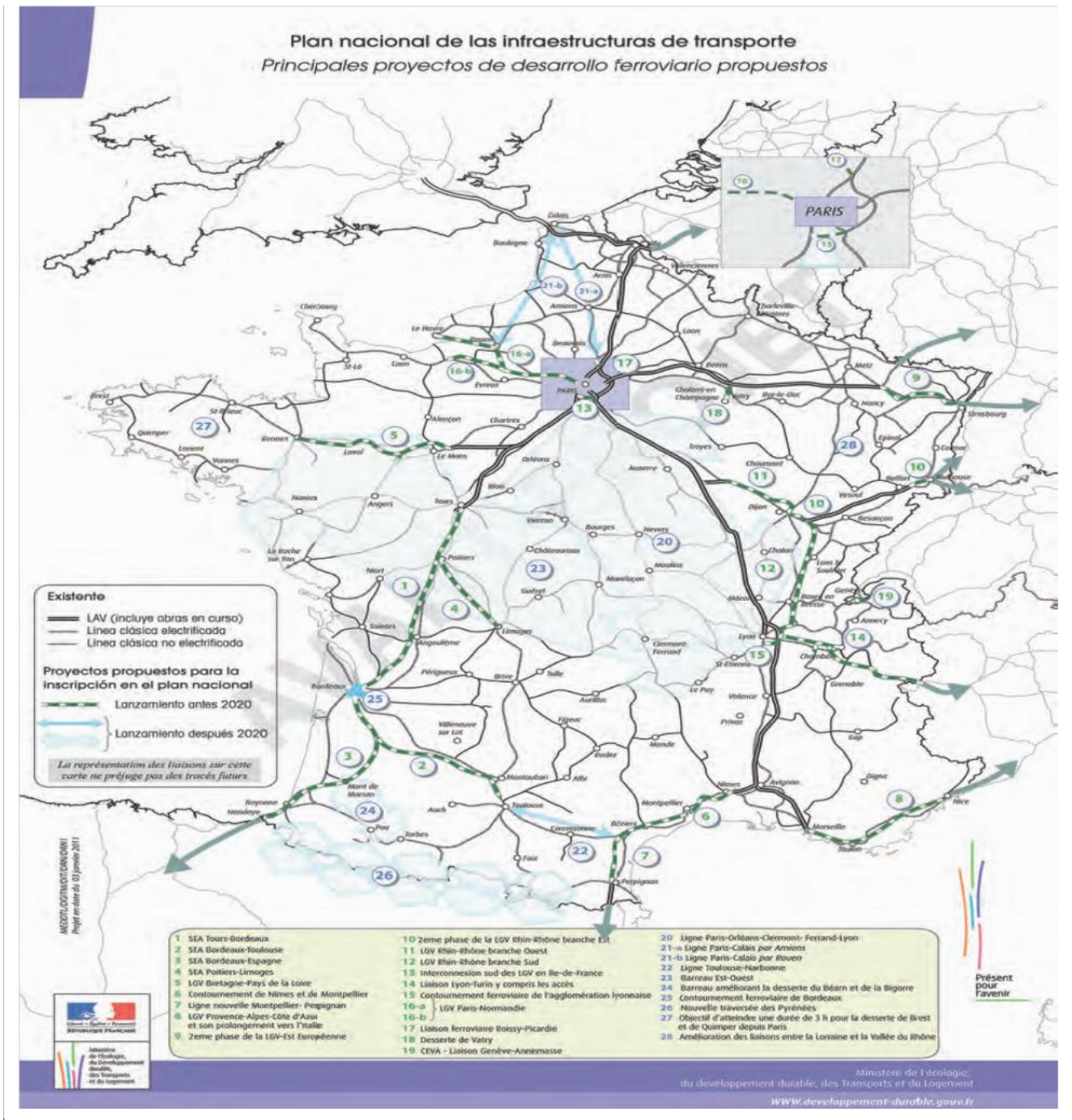


Travesía Central. Fuente: [www.lainformacion.com](http://www.lainformacion.com) de 10 de Noviembre de 2011.

### 3.- DESARROLLO DE LOS PASOS FRONTERIZOS EN EL PIRINEO ARAGONES.

#### Línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau.

MAPA DE LOS PRINCIPALES PROYECTOS FERROVIARIOS INSCRITOS EN EL ANTEPROYECTO DEL SNIT (PLAN NACIONAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE)



Fuente: Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement – SNIT avant-projet consolidé du 26 janvier 2011.



El Plan Nacional de Infraestructuras de Transporte (SNIT) tiene por objeto mejorar la red existente y el desarrollo de modos alternativos de transporte al carretero y aéreo, incrementando el rendimiento y competitividad del transporte de mercancías vía ferrocarril.

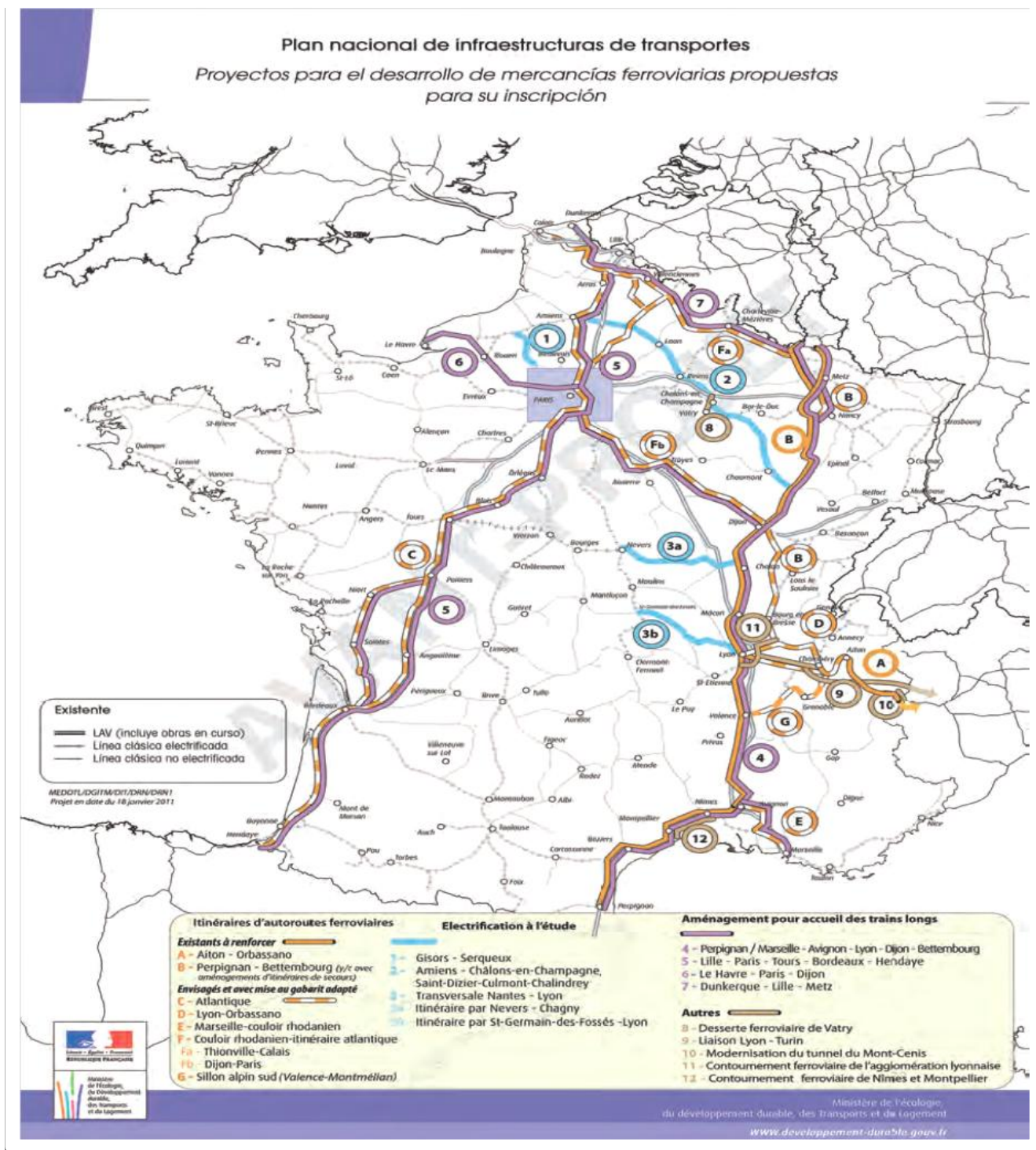
Dicho Plan posee una lista de proyectos de desarrollo ferroviario, creándose unos 2000 km de líneas férreas hasta el año 2020. Entre estos grandes proyectos se incluyen:

- A empezar antes de 2020:
  - ✓ LAV SEA Tours-Burdeos
  - ✓ LAV SEA Burdeos-Toulouse
  - ✓ LAV SEA Burdeos-España
  - ✓ Circunvalación Nîmes-Montpellier
  - ✓ Nueva línea Montpellier-Perpignan
- A empezar después de 2020:
  - ✓ Nueva línea Toulouse-Narbonne
  - ✓ Servicio de transporte de Bigorre y de Béarn
  - ✓ Circunvalación ferroviaria de Burdeos
  - ✓ Nueva travesía de los Pirineos



SNIT. Fuente [www.repositoriodigitalonemi.cl](http://www.repositoriodigitalonemi.cl)

MAPA DE LOS PROYECTOS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS INCLUIDAS EN EL ANTEPROYECTO DEL SNIT (PLAN NACIONAL DE LAS INFRA-ESTRUCTURAS DE TRANSPORTE)



Fuente: Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement – SNIT avant-projet consolidé du 26 janvier 2011.

### 3.1- FERROCARRIL DE CANFRANC.

Se trata de la línea ferroviaria que va desde Zaragoza hasta Pau (Francia), atravesando el Pirineo por Canfranc. El ferrocarril transpirenaico occidental unía la Península Ibérica y Francia a través de la estación internacional situada en dicha localidad, de dimensiones asombrosas (250m de largo).



Plano Canfranc, Fuente: members.tripod.com

La línea fue inaugurada en 1928 pero el servicio ferroviario está interrumpido desde 1970 a consecuencia de un accidente en la parte francesa. Sus tramos se dividen en:

- Zaragoza – Huesca (79,5km). Vías electrificadas de ancho internacional e ibérico. Por este tramo circulan trenes de alta velocidad y convencionales.



- Huesca – Canfranc (134,5km). Dispone de vía única sin electrificar en regulares condiciones pero abierta al tráfico de viajeros y mercancías.
- Canfranc – Bedous (32km). Cerrados desde 1970.
- Bedous - Olorón (25km). Sin tráfico desde 1985.
- Olorón – Pau (36km). Vía única en servicio, con dieciséis circulaciones de viajeros cada día.



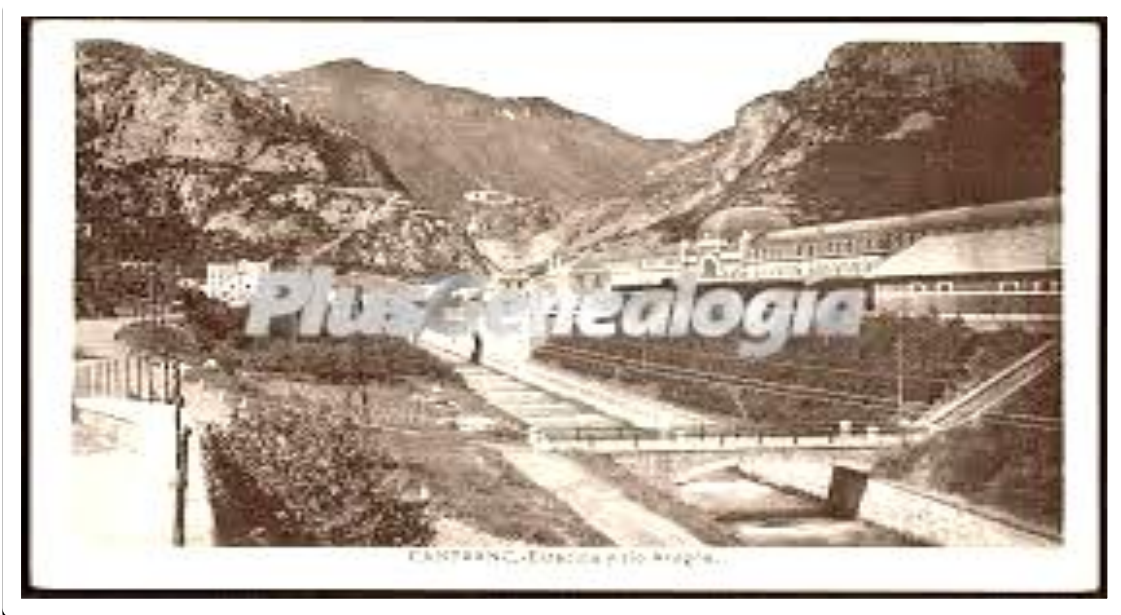
### **3.1.1- Cierre y posible reapertura.**

Tras producirse el descarrilamiento de un tren de mercancías en 1970, que destruyó un puente sobre la Gave d'Aspe, desde Francia se determinó el cierre del mismo alegando falta de rentabilidad.

Actualmente el contexto económico ha cambiado, se ha multiplicado por diez el transporte de mercancías a través del Pirineo. La previsión en los próximos años es que el tráfico se disparará en cuanto terminen las tres autovías que desde Zaragoza, Lérida y Pamplona convergen hacia Jaca y Canfranc.

Los gobiernos de ambos países (España y Francia) han celebrado varias cumbres anuales donde se han evaluado las condiciones de un eventual restablecimiento del Canfranc. El Consejo Regional de Aquitania apuesta por reabrir la línea pero el coste de restablecimiento necesario no puede ser asumido de forma unilateral.

Desde el punto de vista técnico, nada se opone a que el túnel ferroviario recupere la finalidad para la que fue construido sin que pierda su actual uso como salida de socorro del túnel carretero. Dispositivos de seguridad permitirían detener el tráfico ferroviario en caso necesario, así como también se detendrían a los coches y camiones por el túnel carretero en el caso inverso. El grupo de trabajo hispano-francés está estudiando los detalles de este sistema, por el cual cada túnel sirva de salida de emergencia de otro.



Canfranc. Fuente: [www.plusemas.com](http://www.plusemas.com)

Para que la línea alcanzase todo su potencial, sería necesario renovar y electrificar toda la vía entre Huesca y Pau, implantando el ancho europeo hasta Zaragoza. Estas obras tendrían un coste aproximado de unos trescientos millones de euros.

La reapertura del tramo Canfranc-Oloron sería un nuevo paso fronterizo de los Pirineos que puede considerarse como una primera fase hacia la travesía ferroviaria con un túnel de baja cota, aprovechando y haciendo compatibles las actuaciones en curso y programadas en la vertiente española de ambos proyectos. Es obvia la inclinación española por Canfranc manifestada con hechos en el modo carretera (túnel de Somport) y en el caso del ferrocarril, aunque existen incertidumbres al respecto, ya que el PEIT considera el paso por Aragón de la TCP que, por razones constructivas y económicas, no vería la luz antes de 2030.

La reapertura del Canfranc posee múltiples razones para llevarla a cabo, serían:

- El ahorro energético del ferrocarril como medio de transporte.
- La necesidad de potenciar un Eje de desarrollo norte-sur en Aragón.
- El incremento de las relaciones comerciales de España dentro del Mercado Común y la creación del Mercado Único.

La apertura de Canfranc se podría hacer por fases, de manera que en lo que respecta al transporte de viajeros tuviera en principio un fin turístico regional uniendo Aquitania y Aragón. La liberalización el mercado en el futuro puede ser una oportunidad para dar acceso a las pistas de esquí, turismo de ocio, viajes transfronterizos regionales entre Aragón y Aquitania y entre Francia y España.

### 3.1.2-Desarrollo y Desenlace

La propuesta de recuperar este enlace ferroviario internacional se ve impulsada por perspectivas favorables tanto en el terreno de las mercancías como en el de los viajeros. La mayor plataforma logística del sur de Europa se encuentra en Plaza-Zaragoza, su área de influencia se extiende hasta el sudeste peninsular entre los puestos de Valencia y Algeciras. Un estudio realizado en el año 2009 por encargo del Consejo Económico y Social de Aragón, estimó en más de 2,5 millones de toneladas al año la demanda potencial de transporte de mercancías, si se reabriera el Canfranc.

Por otra parte, en lo que se refiere a viajeros, lo mismo podría ocurrir al sur de los Pirineos, especialmente en el cada vez más activo corredor entre Zaragoza y Huesca. La mayor parte de usuarios previsibles serían los que viajan al Pirineo por motivos turísticos, ya que la línea sirve a cuatro estaciones de esquí alpino (Astún, Candanchú, Formigal y Panticosa), una de esquí nórdico (Le Somport) y centros turísticos del atractivo de Jaca, Panticosa, Valle de Aspe o el Circo de Lourdiós.

Estación de Canfranc. Fuente [www.blogpirineos.com](http://www.blogpirineos.com) (J.A. Gálvez).





Internacionalmente hablando, también tendría una importante repercusión con las líneas de alta velocidad Madrid-Zaragoza y Burdeos-París.



Canfranc, transporte de viajeros y mercancías. Fuente: [www.abc.es](http://www.abc.es) de 11 de Octubre de 2012.

Los recientes accidentes de túneles carreteros (Montblanc y Tauern) vuelven a poner en el punto de interés el transporte ferroviario por ser un sistema más seguro. Expertos del Gobierno de la Aquitania supeditan la viabilidad de esta vía férrea que supondrá captar en torno a los 3,5 millones de toneladas anuales de mercancías.



La reivindicación de su modernización y reapertura como paso previo, alternativo o complementario a la Travesía Central, ha venido avalada por el encargo de proyectos de acondicionamiento en su itinerario en España desde Huesca (ciudad ya comunicada mediante AVE), por numerosos estudios, varios recientes, que calculan una viabilidad y rentabilidad seguras, y también por el último impulso a la rehabilitación de la monumental estación internacional. Sin embargo, los avances reales y compromisos en firme, señalados desde el país vecino, han sido nulos en la práctica. La calificación de "interés regional" (refrendada en el Encuentro Hispano- Francés de Barcelona, 17 de Octubre de 2005) afecta a un factor clave: la aportación financiera de las administraciones centrales de los estados.

La reapertura pondría en contacto el puerto de Burdeos y PLAZA, potenciando un eje logístico entre Aragón y Aquitania, además de permitir el tránsito de trenes en escenarios futuros desde otras regiones peninsulares. En este sentido PLAZA podría potenciar su actividad, sin esperar a la TCP, que precisa un periodo de maduración y construcción de al menos 20 años.

Una última instancia la reapertura dependerá tanto de las políticas de transporte que siga España como de las decisiones del Gobierno francés, poco favorable éste a la reapertura del mismo pero que en estos momentos ha tomado la iniciativa de impulsarla.

El Canfranc puede llegar a abrirse en un futuro no muy lejano y permitir el paso de hasta 3,5 millones de toneladas, no sólo sería útil por sí mismo, sino que constituiría el paso previo imprescindible para hacer posible algún día la Travesía Central Pirenaica.

### 3.2- TÚNEL CARRETERO DE SOMPORT

El túnel ferroviario que enlazaba las ciudades de Zaragoza y Pau fue cerrado al tráfico en 1970, quedando como única vía de comunicación la carretera, a través de la cual había que franquear el puerto de Somport (1640m de altitud), cuyo tráfico rodado en períodos invernales quedaba considerablemente limitado.

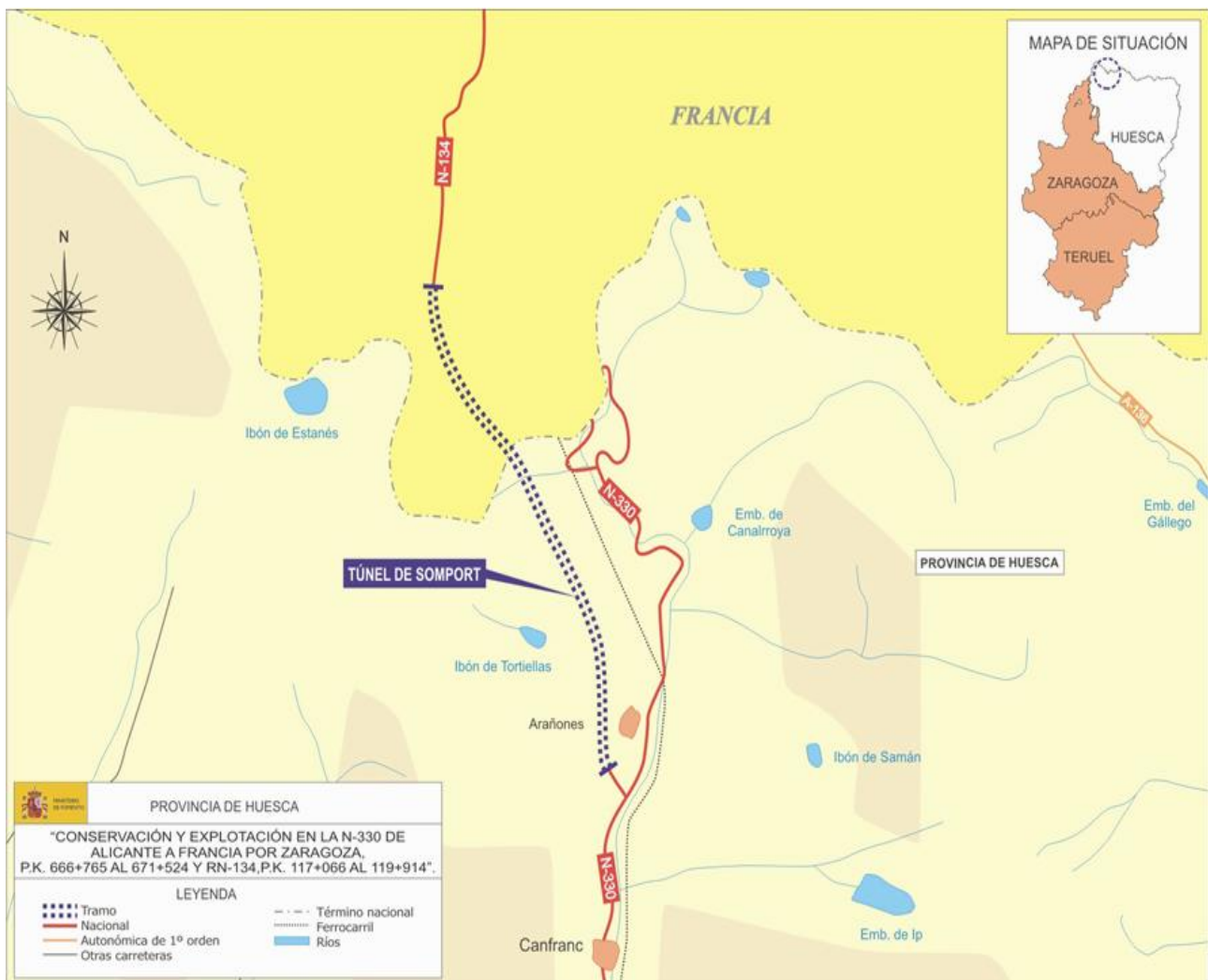


Somport, Fuente: [www.todocoleccion.net](http://www.todocoleccion.net)

#### 3.2.1- Creación/Objetivo

En 1987 los Gobiernos español y francés incluyeron el túnel dentro de la planificación viaria de la frontera pirenaica. Ya en 1989 se constituyó una comisión hispano-francesa que comenzó a realizar los estudios previos del proyecto técnico.

En Consejo de Ministros de la Comunidad Europea, en mayo de 1990, aprobó el Plan de Infraestructuras de la Comunidad Europea, donde constaba el túnel carretero de Somport dentro de la ruta europea E-7. Este acuerdo fue el punto de partida hacia la construcción de una infraestructura clave para las comunicaciones entre España y Francia.



Mapa del Túnel del Somport. Fuente: [www.mfom.es](http://www.mfom.es)

El veinticinco de abril de 1991 se firmó el convenio para la construcción del túnel. La tramitación fue lenta, dada la magnitud y complejidad de la obra, pero a principios de 1994 comenzaron oficialmente las obras de excavación y en julio de 1997 los operarios españoles y franceses comenzaron a trabajar.

En el año 2000 emprendieron los trabajos de equipamiento del túnel pero la obra se retrasó debido al incremento en las normativas de seguridad. Transcurridos nueve años de obras y una inversión de doscientos cincuenta y cuatro millones de euros, el diecisiete de enero de 2003, fue inaugurado el mismo en un acto que llenaba de satisfacción las demandas históricas de los aragoneses al lograr mayor permeabilidad del Pirineo.

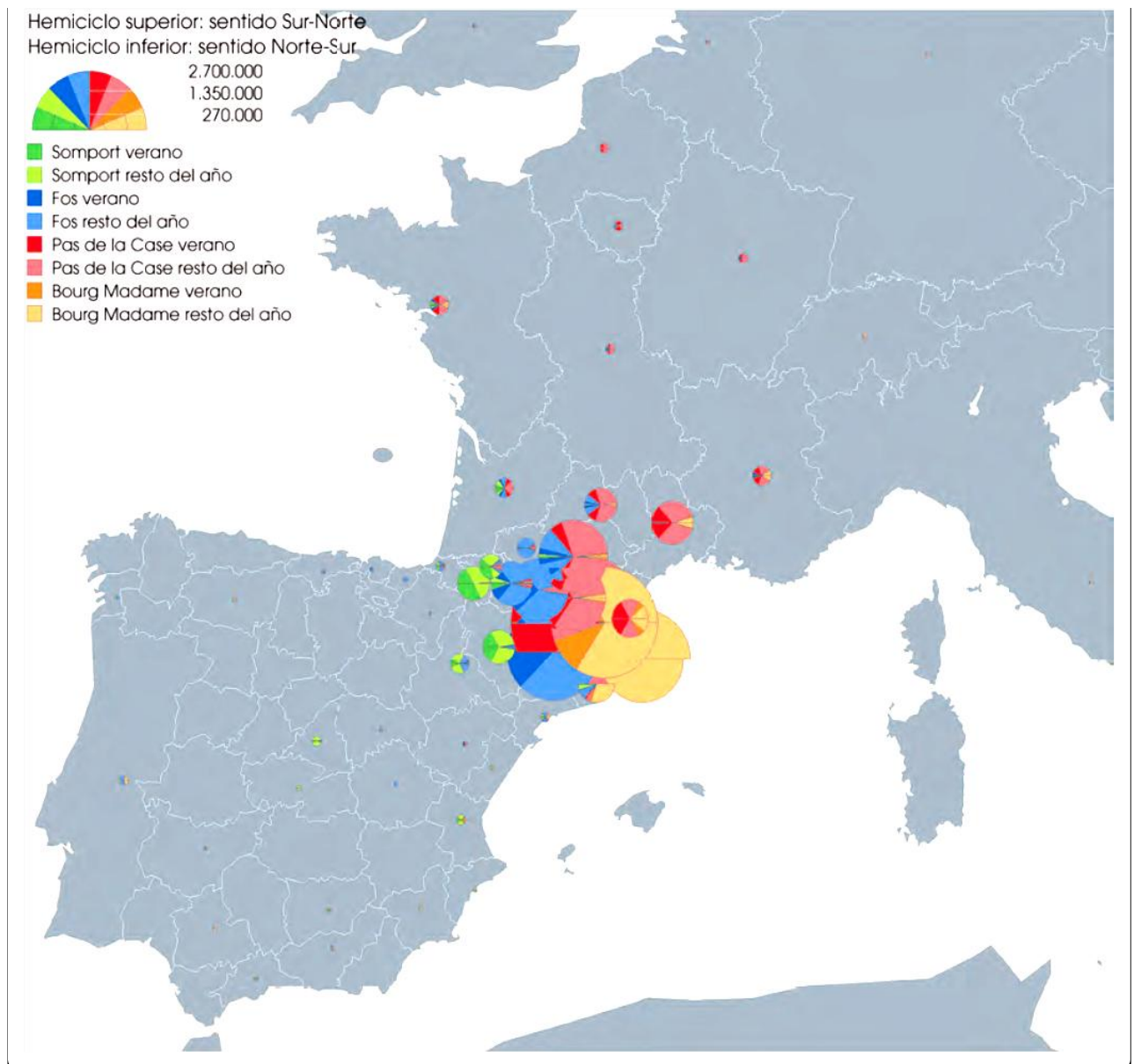
La construcción de esta infraestructura, de 8.608 metros de largo, estuvo condicionada por la mejora e incremento de la normativa de seguridad a raíz del accidente del túnel de Mont Blanc en 1999. La excavación cada 400 metros de nueve galerías de evacuación, ocho de las cuales conectan directamente con el túnel ferroviario, junto con los nichos de seguridad existentes, los refugios, apartaderos, circuito cerrado de televisión..., hacen de éste uno de los túneles más seguros del mundo.

De fácil acceso, dispone de cinco alturas y una superficie total de 3.660 m<sup>2</sup>, de los que 2800 m<sup>2</sup> son útiles. En la parte superior se encuentran las oficinas del Centro de Control, pero además el edificio cuenta con vestíbulo principal, oficinas para el personal de explotación, mantenimiento y seguridad, despacho para protección civil y fuerzas de seguridad, talleres y servicios diversos, depósito de agua, estación de bombeo, cuarto de electricidad, etc.



Inauguración del Túnel del Somport. Fuente: [hemeroteca.diariodelaltoaragon.es](http://hemeroteca.diariodelaltoaragon.es)

ORÍGENES Y DESTINOS DE LOS FLUJOS DE VIAJEROS DE LOS 4 PASOS CENTRALES (EN  
NÚMERO DE VIAJEROS POR AÑO)



Fuente: Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Son las regiones de la Aquitania, Midi-Pyrénées y Languedoc-Rosellón las que generan el 94% del tráfico pirenaico sentido Francia a través de Somport, Fos, Pas de la Case y Bourg Madame. En sentido sur, el tráfico generado desde la provincia de Girona supone el 47%, un 35% desde Lleida y las provincias de Barcelona, Huesca y Zaragoza generan el 14% del total.





### 3.2.2- Desarrollo

Una de las grandes asignaturas pendientes en la frontera pirenaica era el túnel de Somport. Desde que en 1990 este paso quedó incluido en el Plan de Infraestructuras de la Comunidad Europea, hasta su puesta en servicio pasaron trece años.

En el convenio suscrito para su construcción en 1991, quedó establecida la obligación de que los 184 kilómetros que separan Zaragoza de la entrada del túnel, unos 83 kilómetros se convertirían en autovía, en concreto el tramo Zaragoza-Huesca-Nueno, actualmente en servicio. Para completar la autovía, se está construyendo otro túnel en Monrepós para desdoblarse el puerto, con lo que el Ministerio de Fomento prolongará la autovía hasta Jaca, actual carretera N-330. Por su parte, Francia se comprometía al acondicionamiento de los 85 kilómetros de la carretera N-134 que separan Pau de la boca del túnel en su vertiente, con un tramo de autopista de 47 kilómetros entre Pau-Olorón y Asap. Estas obras están ejecutadas en un cuarenta por ciento. Esto hace pensar que si no se mejora la vertiente francesa, el túnel no cumplirá los objetivos iniciales y tal vez quedará como un paso de segundo orden al no tener continuidad la vía por un lado y por otro de la frontera.



Interior del Túnel del Somport. Fuente: [www.belt.es](http://www.belt.es)

A principios de los ochenta, cuando Francia se negaba a la reapertura del Canfranc, se perfiló como la gran esperanza para dotar al Pirineo Central con un gran corredor de transporte. Sin embargo, después de tantos años de proyecto y obras, se constata que, aunque se ha mejorado la situación anterior con el viejo puerto, el nuevo paso no puede ser una vía con la capacidad necesaria para soportar un intenso tráfico. Los valles de Aragón y Aspe no admiten autovías. Además, Francia acomete los arreglos prometidos en su lado con desgana y pone multitud de trabas al tráfico.

### **3.2.3- Operatividad actual**

Hay que constatar, que la línea ferroviaria entre Oloron-Canfranc-Huesca-Zaragoza-Teruel-Sagunto, podría convivir perfectamente con el eje carretero de Somport, y convertirse en elemento esencial dentro del sistema de transporte de un amplio cuadrante del sur europeo, con potencial suficiente para reforzar la comunicación entre los importantes centros de desarrollo económico que constituyen el Eje del Ebro y el Arco Mediterráneo, y entre éste y las comunidades del Norte de España y del Arco Atlántico francés.



Túnel del Somport. Fuente: skyscrapercity.com

DATOS DE TRÁFICO DE LA ESTACIÓN DE AFORO E-416-0 DE SOMPORT. INTENSIDAD MEDIA  
DIARIA EN NÚMERO DE VEHÍCULOS.

	<u>Total</u>	<u>Moto</u>	<u>Ligeros</u>	<u>Bus</u>	<u>Camión</u>	<u>Pesados</u>
2003	1.179	10	914	17	238	255
2004	1.064	8	855	7	194	201
2005	874	17	821	1	35	36
2006	830	4	820	0	6	6
2007	1.011	10	811	1	189	190
2008	997	8	835	1	49	154
2009	1.044	15	896	6	118	133
2010	976	9	845	4	113	122
2011	1.026	23	864	5	129	139
2012	970	12	828	8	117	130
2013	1.170	8	879	16	255	283

Fuente: Ministerio de Fomento.

### **3.3-TRAVESIA CENTRAL PIRENAICA.**

La globalización, la deslocalización y el desarrollo económico han motivado en los últimos años un aumento del tráfico internacional de mercancías. Tanto es así, que los corredores existentes están acaparando una densidad de tráfico superior a la capacidad para la que fueron diseñados. Durante la última década, los puertos de la Península Ibérica, tanto de Portugal como de España, se han ido adaptando a los nuevos flujos de mercancías provenientes de América, África y Asia, que posteriormente deben ser transportadas hacia Europa.



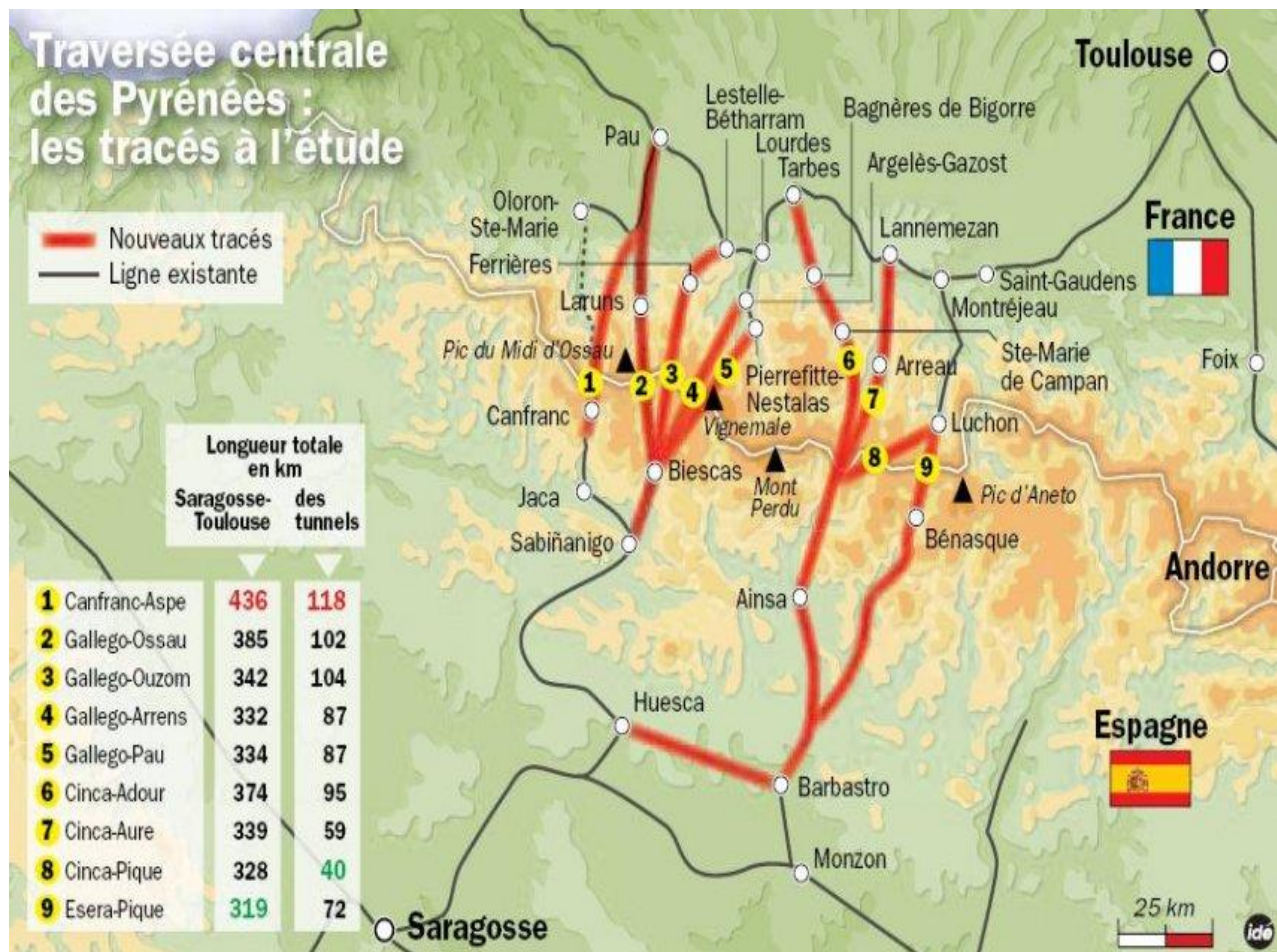
Corredor Central. Fuente: wordpress.com

### 3.3.1- Creación/Objetivo

El sector logístico es primordial en la Europa actual para el crecimiento económico de sus territorios y para ser eficaz debe basarse en la intermodalidad y el uso eficiente de cada modo de transporte. El mercado único de la Unión Europea exige que se eliminen todas las barreras, incluidas las físicas y geográficas, a los intercambios de personas y mercancías en todo el territorio europeo.



Este marco conduce a la necesidad de un enlace ferroviario de baja cota por la parte central de los Pirineos, dando salida así a la mercancía proveniente de la meseta central y favoreciendo el empleo de las Plataformas Logísticas de la zona, creadas para ese fin.



Fuente: Christian Vignes, [www.ladepeche.fr](http://www.ladepeche.fr), de 08 de Septiembre de 2009.

Los objetivos de la Travesía Ferroviaria se basan en:

- ✓ Reducir las consecuencias negativas de la posición periférica de España y Portugal en Europa.
- ✓ Generar un creciente uso del transporte por carretera y una concentración de las actividades de las zonas más desarrolladas.

- ✓ Aumentar la accesibilidad a estos territorios.
- ✓ Reducir las agresiones medioambientales.
- ✓ Facilitar el acceso a la red de transporte suprimiendo los obstáculos a las comunicaciones transfronterizas.

### **3.3.2- Soluciones a la saturación del tráfico en el Pirineo**

El Eje Transpirenaico destinado al transporte de mercancías que resuelva los problemas con mínima repercusión medioambiental es la opción más adecuada desde el punto de vista funcional y ambiental. Todos los flujos que llegan a la Península Ibérica necesitan corredores de gran capacidad que canalicen los tráficos y permitan los intercambios, facilitando las conexiones con los principales centros económicos europeos.

La Travesía Central del Pirineo ayudará a la descongestión de actividades y tráficos en grandes poblaciones y áreas metropolitanas. Generaría mejoras fundamentales para el transporte de mercancías, el intercambio económico y el desarrollo y cohesión territorial.

Tal y como indica el Observatorio Franco-Español de Tráfico y el Libro Blanco de Transporte de la Unión Europea, el tráfico a través del Pirineo no deja de aumentar, mostrando el fuerte dinamismo existente en estos territorios. De seguir así, la hipótesis más moderada en 2020, será de unos 200 millones de toneladas atravesando el Pirineo por vía terrestre.

La Travesía Ferroviaria del Pirineo Central acabará con el riesgo de congestión en los dos pasos de los extremos (constituyen el 90% de los intercambios a través de los Pirineos) así como respetará las sensibilidades medioambientales.

La carretera, mediante la mejora de las infraestructuras existentes y el desdoblamiento de algunas vías podrá absorber unos cuarenta y cinco o cincuenta millones de toneladas, lo que significa un incremento de unos diez

mil camiones diarios en los pasos pirenaicos actuales, algo totalmente ineficaz con el concepto actual de desarrollo sostenible.

El ferrocarril asimilará del orden de treinta y cinco a cincuenta millones de toneladas hasta el año 2020 a través de los Pirineos y no disponemos de las infraestructuras necesarias para ello, ni se están proyectando a medio plazo, salvo el proyecto del Túnel Central de baja cota.

### **3.3.3- Apertura de un nuevo Corredor Transpirenaico Internacional**

La Travesía Central del Pirineo como eje transversal Norte-Sur, ayudará a la descongestión de actividades y tráfico en grandes poblaciones y áreas metropolitanas, impulsando las localizaciones específicas, como Plataformas Logísticas y Puertos Secos. Supone una conexión eficaz, sostenible y de gran capacidad entre España, Francia y el resto de Europa, con un ahorro de tiempo significativo para viajeros en las ciudades españolas y francesas conectadas por ferrocarril. Mejoras fundamentales para el transporte de mercancías y el intercambio económico, favoreciendo el desarrollo y la cohesión territorial. Por sus características y sus conexiones será el corredor ferroviario masivo lógico del Suroeste de Europa, como continuación al enlace proyectado entre Europa y el Continente Africano.



Sección tipo del paso subterráneo. Fuente: sigloxxidearagon.es

Cabe señalar algunos de los beneficios que representa el ferrocarril de gran capacidad mediante un túnel de baja cota, éstos serían:

- ❖ El ferrocarril es un modo de transporte sostenible.
- ❖ Al estar construido a baja cota, el impacto en el Pirineo se verá minimizado, se sitúa unos dos mil metros por debajo de las cimas del macizo Pirenaico.
- ❖ Los trenes no tendrán que parar en la frontera ya que el nuevo corredor no tendrá los problemas de diferencia de ancho de vía. El proceso de conexión con el ancho europeo incrementa notablemente la saturación del tráfico.
- ❖ La red de alta velocidad en la Península Ibérica y las nuevas conexiones en Francia para pasajeros en TGV permiten liberar las vías para el tráfico convencional, que podrían convertirse en los grandes corredores para mercancías sin grandes inversiones adicionales. Este Eje cuenta con ventajas muy apreciadas en la Unión Europea actual: espacio e infraestructuras no saturadas.
- ❖ Es un corredor ecológico y sostenible en el centro de los Pirineos que enlaza con los nodos logísticos más importantes de la Península Ibérica (puertos del Atlántico y del Mediterráneo – Barcelona y Tarragona, Valencia, Sagunto, Algeciras, etc, así como Madrid, punto principal para el movimiento de mercancías), siendo el flujo natural de las mercancías hacia Europa, este corredor solucionaría los problemas de saturación actuales.





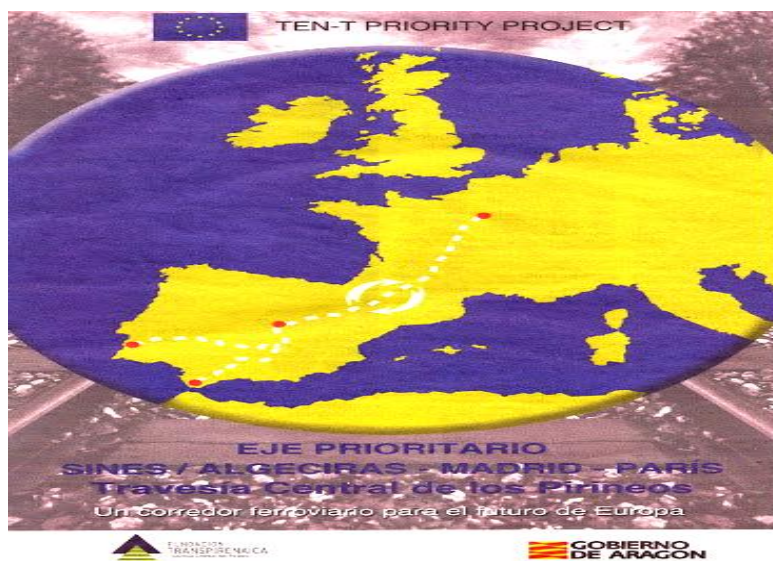
Corredor Central. Fuente: Ministerio de Fomento.

### 3.3.4- Acciones para la promoción de este Eje

La Fundación Transpirenaica tiene como objetivo principal promover la mejora de todas las redes de infraestructuras de transporte que atraviesen el macizo pirenaico, en una perspectiva de desarrollo sostenible. Gestiona y coordina las actuaciones relacionadas con el desarrollo y potenciación del proyecto, en concreto:

- ✓ Promoción y defensa de este corredor, esencial para el desarrollo económico y la cohesión de los territorios del suroeste europeo, pero igualmente necesaria para optimizar los intercambios de la Península Ibérica con el resto del mundo.

- ✓ Búsqueda de fórmulas viables de financiación mediante la participación conjunta de agentes públicos y privados.
- ✓ Coordinación de los distintos agentes implicados en su desarrollo.
- ✓ Representación de los foros internacionales.



Travesía Central del Pirineo, Eje 16. Fuente: [www.valenciafreedom.com](http://www.valenciafreedom.com)

La Travesía Central del Pirineo, incluida en el año 2003 en la red europea y considerada por la Unión Europea como Eje prioritario de la red transeuropea supone un elemento clave para la política europea de transportes así como una solución a los problemas de saturación del transporte viario del Pirineo.

Se trata de un corredor estratégico en el que están implicados los Gobiernos de Portugal, Marruecos, Francia y España así como las Comunidades Autónomas de Andalucía, Extremadura, Castilla La Mancha y León, Madrid y Aragón.

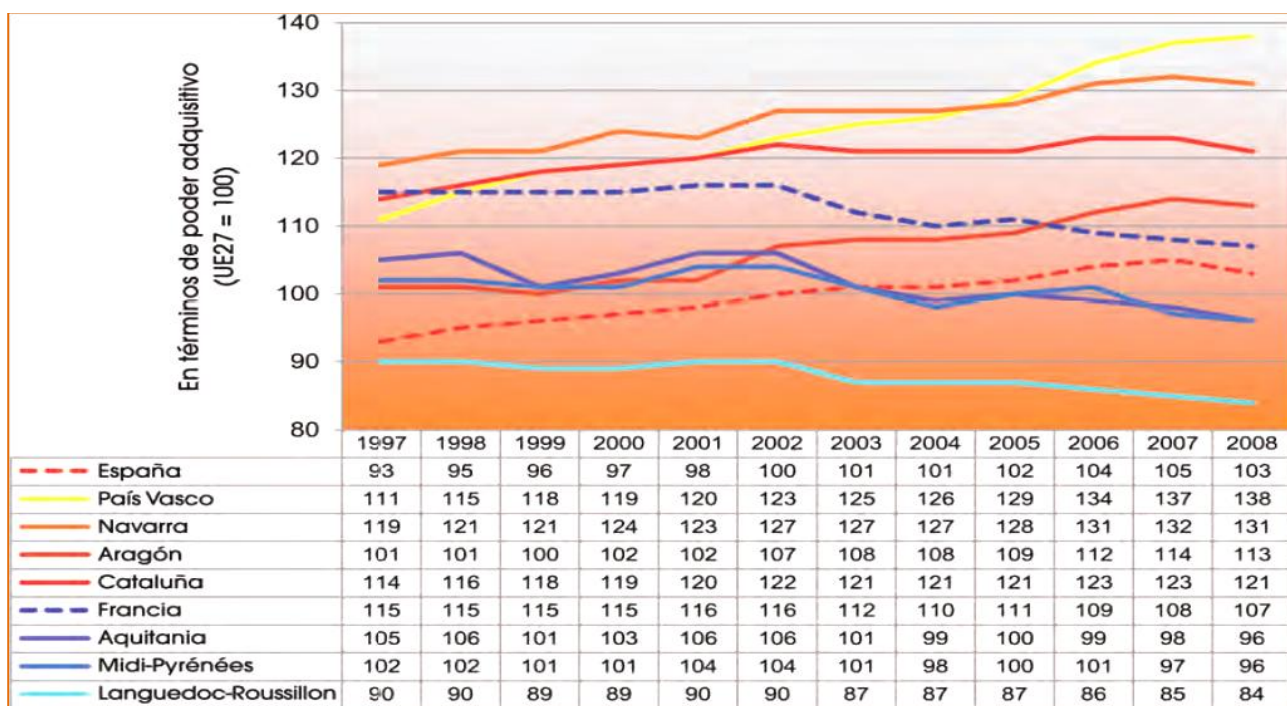
El nuevo corredor europeo, desde el norte de África, Portugal y España hacia el resto de Europa, significará contar con un paso por la parte central de la Cordillera, como pieza de seguridad que es Aragón en el conjunto de España.

#### 4.- IMPACTO ECONÓMICO DE LAS COMUNICACIONES.

Los flujos de transporte entre la Península Ibérica y el resto de Europa están creciendo año a año y como consecuencia de ello se ha producido un incremento en las transacciones del transporte de mercancías entre España y el resto de Europa, destacando que nuestro país es una plataforma de recepción y distribución de flujos desde el norte de África y otros continentes. Los intercambios comerciales de España con el resto de Europa han tenido un crecimiento del 88% en diez años (171,11 millones de toneladas en 2002). El crecimiento es sostenido con una tasa anual del 6,19%.

Según el Observatorio de Tráfico de los Pirineos, transitan por ferrocarril unos 478.000 pasajeros/año en cada sentido mientras que se transportan unos 7 millones de toneladas de mercancías. Las carreteras principales que atraviesan la cordillera por su zona central son los pasos de Roncesvalles, Somport, Valle de Arán y Puigcerdá.

**EVOLUCIÓN DEL PIB DE LAS REGIONES FRONTERIZAS DE LOS PIRINEOS EN TÉRMINOS DE PODER ADQUISITIVO (UE-27 = 100)**



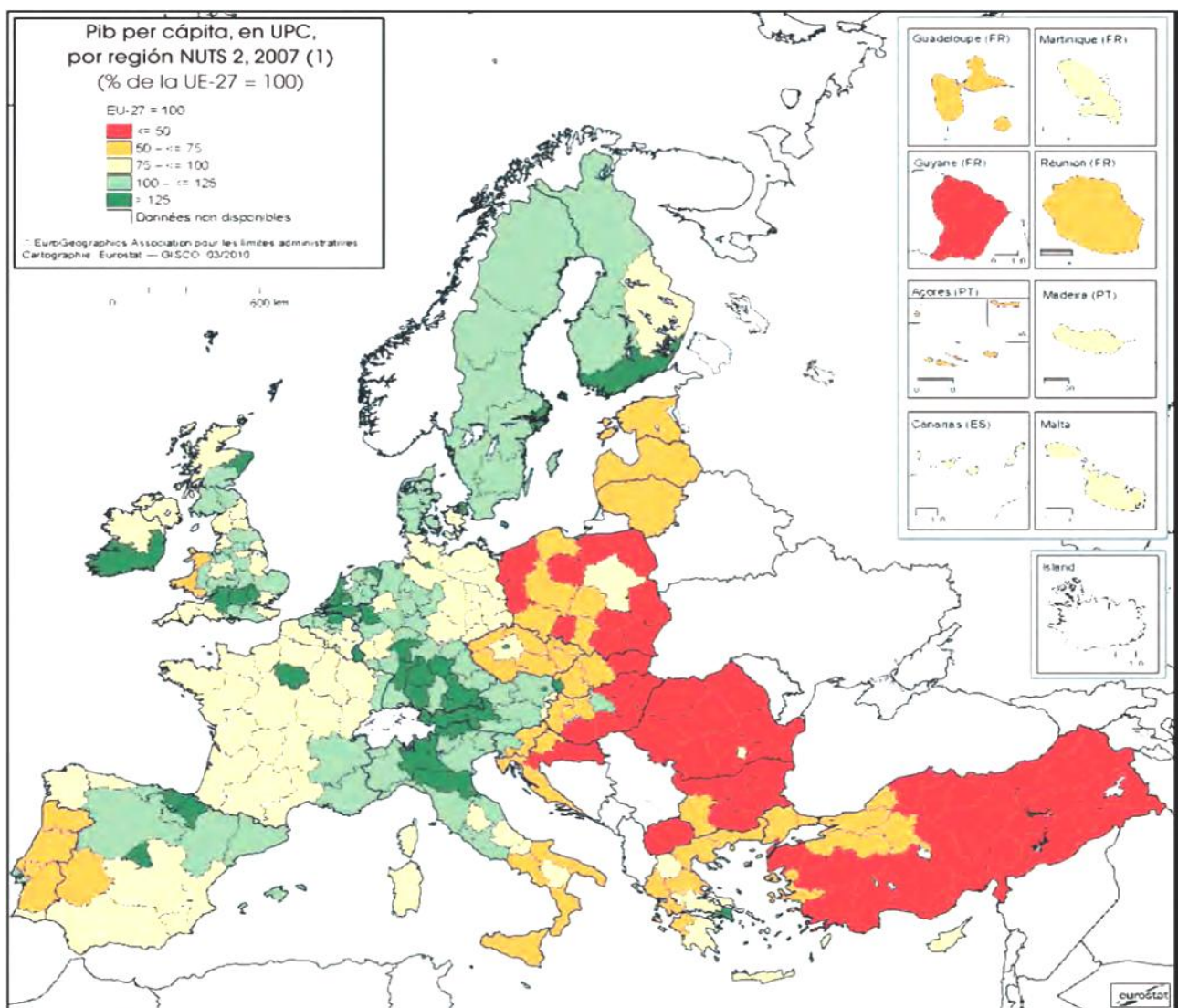
Fuente: EUROSTAT. Cuentas nacionales anuales.



Las Comunidades Autónomas fronterizas del lado español poseen un índice del producto interior bruto superior a las comunidades fronterizas galas. Así mismo, el crecimiento de éste en el lado español es constante y, por el contrario, en el lado francés se registra un descenso paulatino.

Tras un período de crecimiento, en el año 2008 con el inicio de la crisis económica, se produjo un descenso en los valores del comercio exterior alcanzando cifras registradas en los ejercicios 2003 y 2004.

### **REGIONAL EN LA UE-27 (2007)**

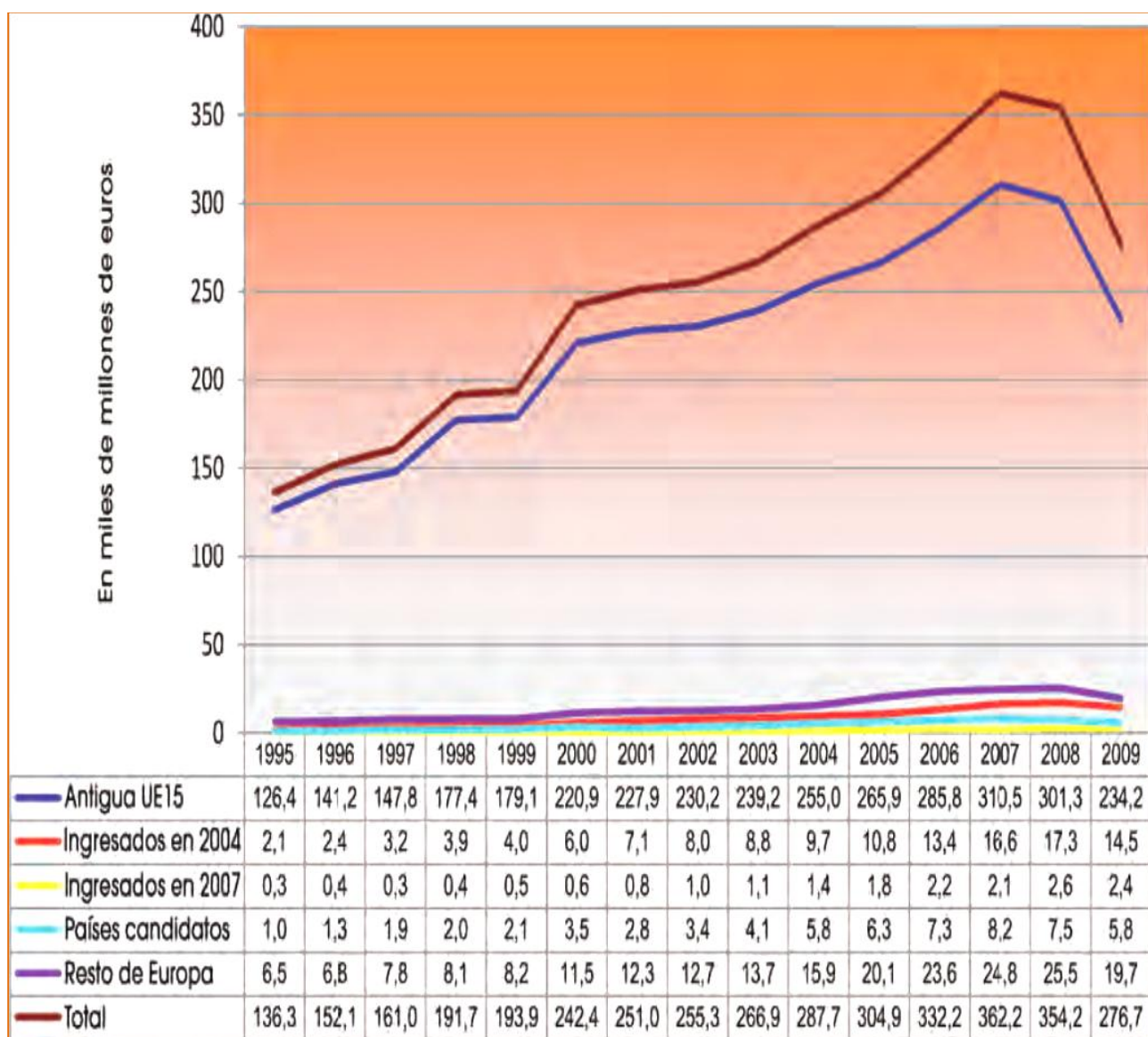


Fuente: Anuario Regional Eurostat 2010, página 78.



Las comunicaciones son una herramienta para conseguir un desarrollo integral en el ámbito social, económico, empresarial, cultural, etcétera. Teniendo en cuenta que la congestión de tráfico en el Pirineo afecta a la competitividad del sur de Europa, especialmente en todas las áreas pirenaicas, la operatividad de las comunicaciones influye sobre la función logística de las empresas, apuesta estratégica ésta en Aragón, con la creación de una plataforma clave en Zaragoza como PLAZA y otras en Fraga, Huesca y Teruel.

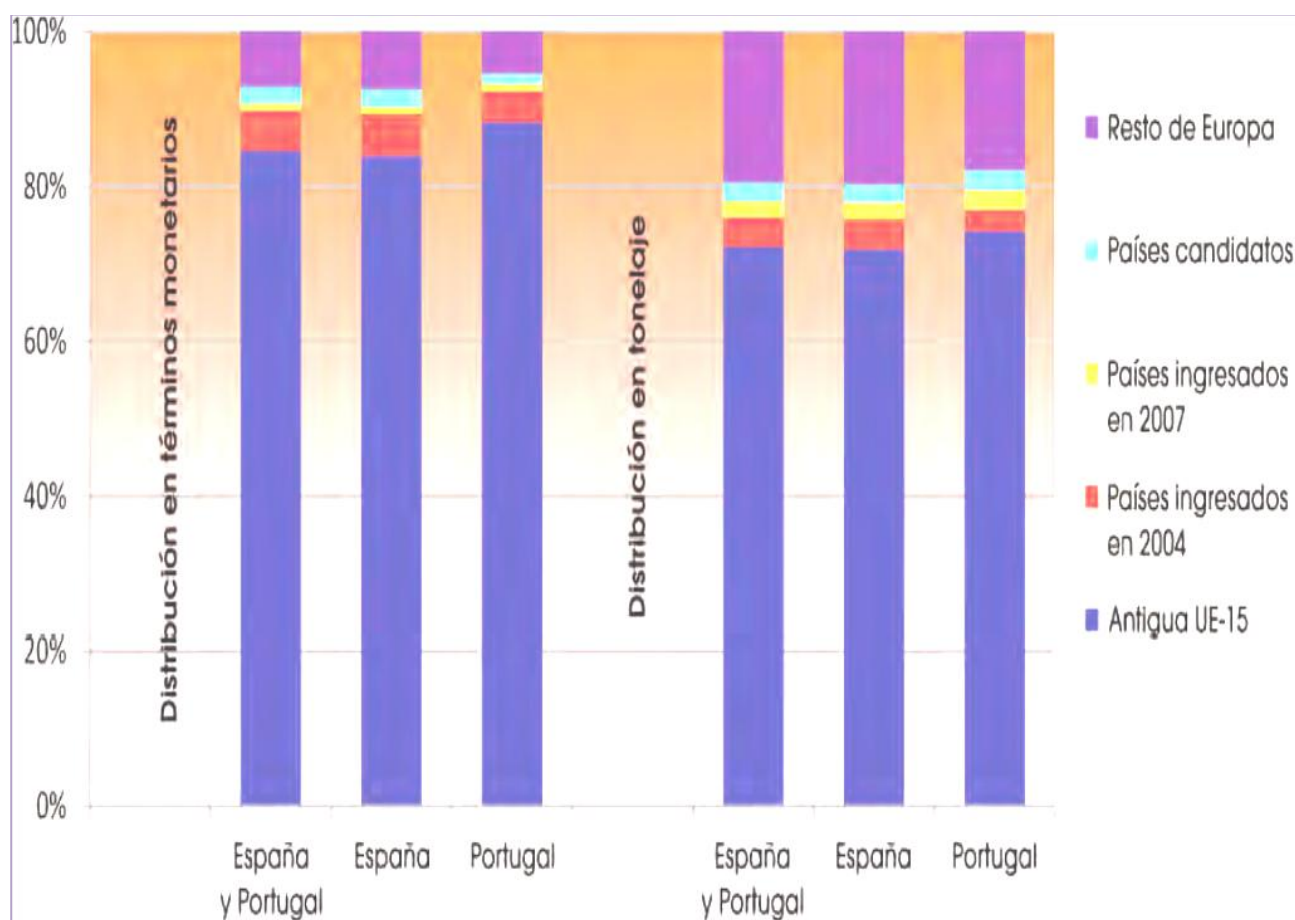
**EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR CONJUNTO ESPAÑA-PORTUGAL CON EUROPA  
EN EL PERÍODO 1995-2009 (EN MILLARDOS DE EUROS)**



Fuente: EUROSTAT. Comercio Exterior.

Aragón, tanto en “contexto” como en “estrategia”, la logística y otros sectores e iniciativas determinantes para el territorio (turismo, industria agroalimentaria, industria del automóvil, candidatura olímpica...) encontraría nuevas oportunidades con la apertura de pasos a Europa.

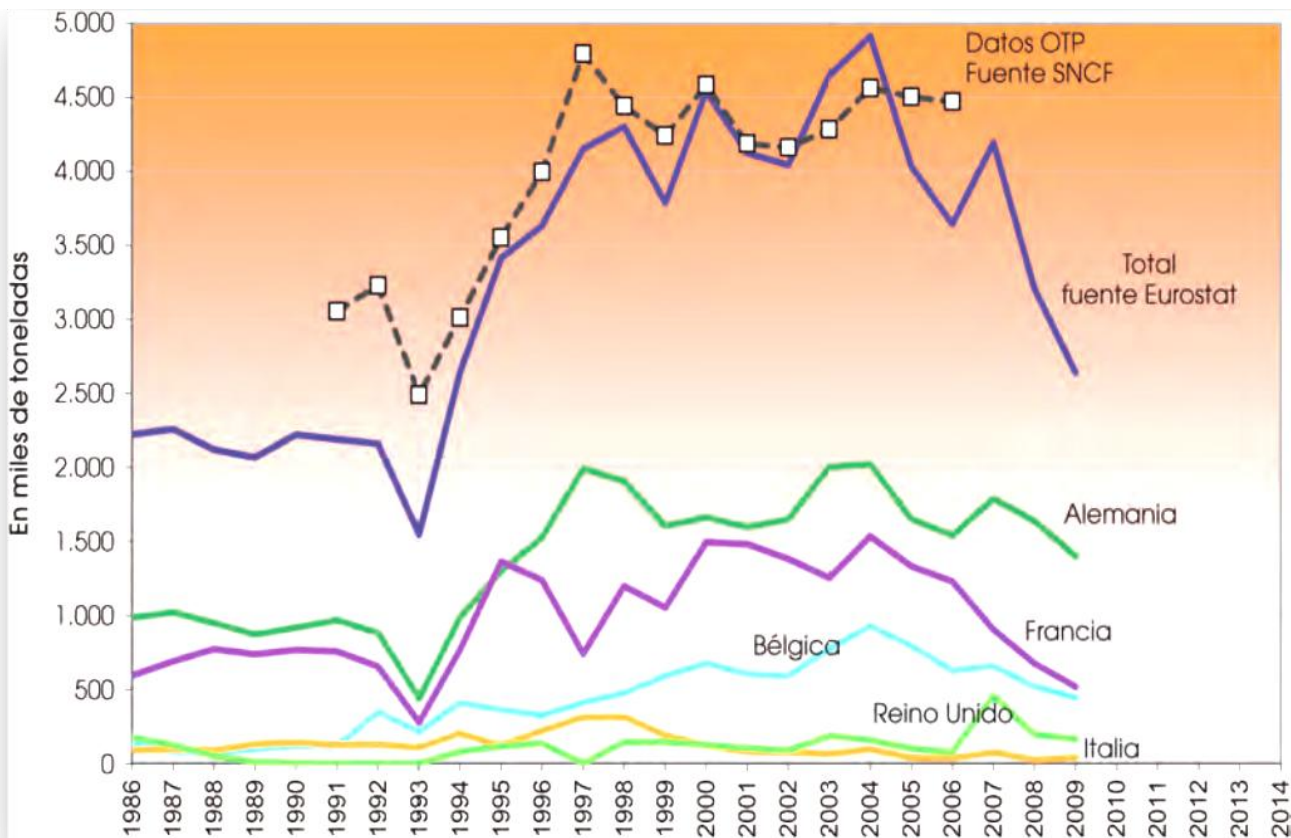
### **COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA Y PORTUGAL CON EL RESTO DE EUROPA EN 2009**



Fuente: EUROSTAT. Comercio exterior.

El gráfico refleja la importancia que posee el comercio exterior con los países que conforman la “Europa de los 15” (72% en toneladas y 85% en euros), así como la debilidad monetaria de los productos intercambiados con aquellos países que no forman parte de la Unión (19% toneladas y 7% en euros).

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN AMBOS SENTIDOS A TRAVÉS DE  
LOS PIRINEOS (EN MILES DE TONELADAS)



Fuente: Eurostat (base rail\_go) con efecto espejo.

El transporte de mercancías a través de los Pirineos ha ido registrando un descenso a la baja a partir de los años 2004 y 2009. Así mismo, queda de manifiesto que, Portbou- Cerbère en el este y Irún-Hendaya en el oeste, generan el grueso del tráfico pirenaico. Destacar que el tráfico ferroviario de mercancías a ambos lados del Pirineo se genera por:

- Al sur : mayoritariamente España
- Al norte: Alemania el 53%, Francia el 20%, Bélgica el 17% y Reino Unido el 6%.

## **5.- REPERCUSIONES MEDIOAMBIENTALES**

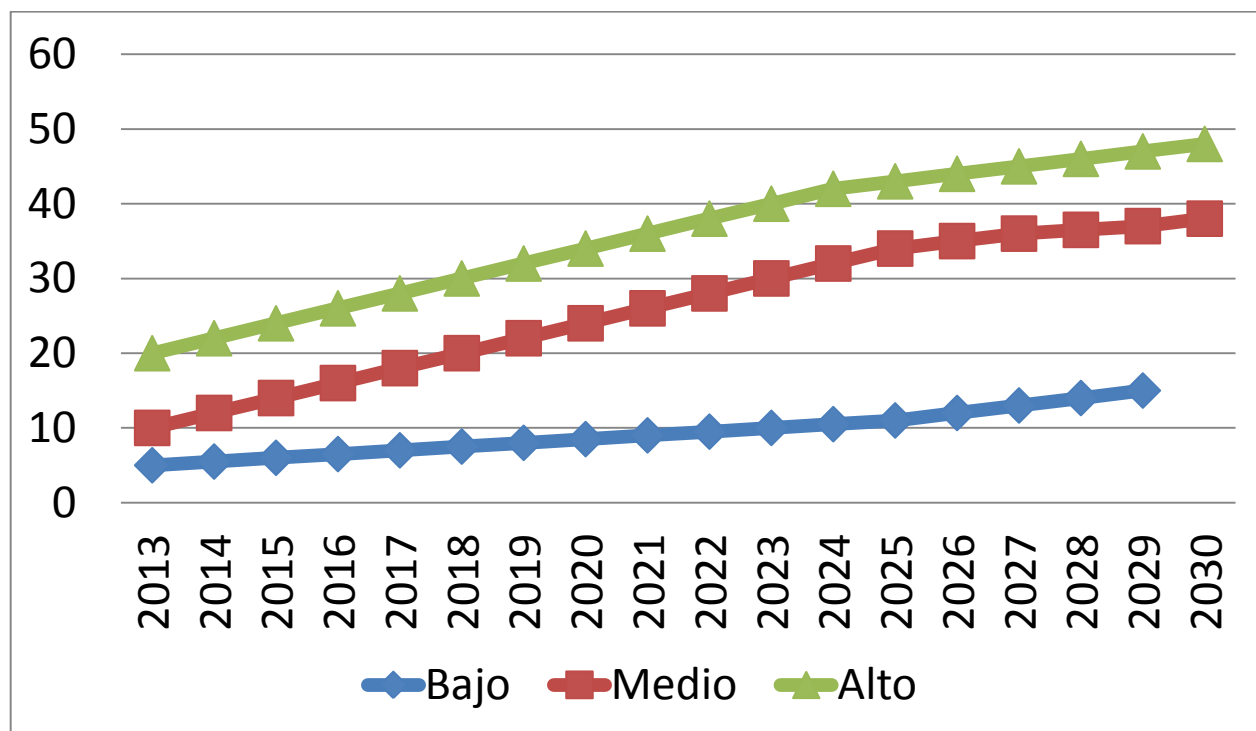
Por cada tonelada y kilómetro recorrido en tren por la Travesía Central de los Pirineos en un itinerario internacional, se emitirá un 88% menos de CO2 que si se transportase en camión.

- Las toneladas totales de CO2 que se dejarían de emitir en España atribuibles a la Travesía Central de los Pirineos, supondrían 1,6 veces más que lo que emite Renfe en el total de las operaciones de mercancías en España, o el 50% de total de toneladas para el conjunto de sus servicios, según su memoria ambiental del año 2007.
- La estrategia de Renfe plantea reducir sus emisiones para 2011 en 115.000 toneladas de CO2. El efecto de la Travesía Central en la reducción de las emisiones para el conjunto de España podría llegar a suponer cuatro veces este objetivo, o diez veces considerando el conjunto de Europa.
- Según el Inventario Nacional de Emisiones de 2006 desagregado para Aragón, las emisiones de CO2 atribuibles al conjunto del sector transportes fueron de 3,74 millones de toneladas en Aragón. El ahorro estimado para Europa gracias a la construcción de la Travesía Central, supone el 31% de las toneladas atribuibles al sector transportes en Aragón.
- La movilidad en la ciudad de Zaragoza supuso en 2005 la emisión de 526.000 toneladas de CO2, según el Inventario de emisiones de Zaragoza de 2005. La reducción de las emisiones de CO2 atribuible a la Travesía Central, en España, supondría un ahorro del 88% de las atribuibles a la movilidad en Zaragoza.



- El ferrocarril es notablemente más favorable desde la óptica medioambiental que la carretera. El ejemplo del transporte de automóviles a través del Pirineo es bien evidente donde un camión para coches puede cargar entre 8 y 10 vehículos, el ferrocarril puede transportar alrededor de 500 automóviles por servicio.

**Previsiones del costo de emisión de tonelada de CO2 (€/ton CO2)**



Fuente: Synapse 2008 CO2 Price Forecasts.

El trazado afecta a diversas infraestructuras, principalmente caminos agrícolas y canales de riego, así como a algunos núcleos de población. Zuera (5.439 habitantes), Tardienta (1.062 habitantes), Vicién (120 habitantes), Chimillas (176 habitantes), Latras (T.M. Sabiñánigo) (10 habitantes), Sabiñánigo (8.759 habitantes) y Aurín (T.M. Sabiñánigo).

Los impactos ambientales se concentran principalmente en la zona situada al norte de las Sierras Exteriores. Afectan fundamentalmente a la vegetación, a la fauna y al paisaje.

Como impactos más destacados sobre las variables citadas cabe señalar la alteración de hábitats ocupados por especies sensibles, la degradación de comunidades vegetales de especial interés o la alteración de paisajes de valor estético y visual, minimizados por la adopción de túneles en las áreas conflictivas.

Respecto a los contrastes climáticos: se observa en general un notable incremento de las precipitaciones en sentido sur-norte y un descenso general de las temperaturas en el mismo sentido.

Cada uno de estos pisos posee comunidades vegetales propias; si bien, la vegetación actual se aleja considerablemente de la vegetación potencial del territorio. La afección del trazado a la vegetación es prácticamente nula hasta Vicién. Las afecciones más significativas se producen al norte de las Sierras Exteriores, aunque todavía en la Depresión, una vez sobrepasada Huesca, el trazado afecta a pequeños encinares.

El trazado no afecta a ningún espacio natural protegido por la normativa estatal o autonómica, aunque sí a varios Lugares de Importancia Comunitaria y a quince espacios que albergan Hábitats de la Directiva 92/43/CEE, no protegidos.

## 6.- CONCLUSIONES

Existe una gran incertidumbre sobre cuál será el esquema de transportes que articulará la relación entre la Península Ibérica y el resto del continente a través de los Pirineos. Aragón debe mantener sus legítimas aspiraciones y defender con el peso de los argumentos y de la lógica sus reivindicaciones, pues de cómo se resuelva la interrelación transfronteriza depende, en buena medida, su futuro. Y ello sin perder de vista que se trata de un asunto que trasciende lo local ya que, como aprobaron las Cortes de Aragón en junio de 2005, los pasos fronterizos por el Pirineo Aragonés son cuestión de Estado, y acordaron dirigirse al Gobierno central "requiriéndole con la mayor energía y énfasis para que por todos los medios diplomáticos y políticos, incluidos los que atañen a la Unión Europea, presione al Gobierno francés al objeto de que asuma un comportamiento distinto del que viene observando en las comunicaciones por carretera y ferrocarril que atraviesan el Pirineo aragonés, y con atención especial en la consideración de la travesía central ferroviaria por el Pirineo como cuestión imprescindible para Aragón y para el Estado".

La actitud de los sucesivos gobiernos de Francia respecto a la permeabilización del Pirineo se sustenta en declaraciones bienintencionadas, pero habitualmente vacía de contenido y sin compromisos firmes, o por acuerdos que en realidad sólo suponen tímidos progresos. Es preciso que las autoridades galas tomen conciencia, por fin, de la necesidad de dar respuestas serias al problema que supone la saturación de los pasos transfronterizos.

El problema del estrangulamiento de los pasos pirenaicos es de envergadura y repercusiones europeas. La solución debería tener la misma consideración. Consecuentemente, lo deseable y difícil en la actualidad, sería que el marco legislativo, financiero y decisorio de la UE permitiera romper resistencias y captar voluntades en aras a un interés superior, para conseguir una permeabilización de la cordillera que conjugue la diversificación de opciones y

de modos de transporte, asumiendo como punto de partida los proyectos recogidos de la Red Transeuropea de Transporte aprobada por la Comisión.



Fuente: Redes Transeuropeas de Transporte. Sistema de transportes eficiente y sostenible

Si bien es cierto, hay que destacar el claro descenso del transporte de viajeros por tráfico terrestre tanto por carretera como por vías férreas. Contrariamente, el tráfico aéreo sufrió un incremento más que considerable, el abaratamiento de costes y el incremento de destinos han generado una ventaja muy competitiva respecto al tráfico terrestre.

Respecto al transporte de mercancías, ligado a la actividad económica, tuvo su punto álgido en el año 2006 y, como consecuencia de la crisis de 2009, sufrió un descenso considerable.



Actualmente se ha producido una mejora en el transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías. Los costes son más competitivos, la accesibilidad al país galo desde nuestros pasos fronterizos se ha mejorado y se sigue trabajando en aras a mejores prestaciones (reducción de distancias, mayor seguridad, menor repercusión medioambiental). Por todo ello, el proyecto de la Travesía Central Pirenaica, debe ser un proyecto actual prioritario, donde los gobiernos de todos los países de la Unión Europea deben abogar por la ejecución del mismo sin más dilaciones puesto que el prometedor futuro que augura dicha infraestructura va a ser el motor del desarrollo económico, social y cultural de las futuras generaciones.

Recientemente, el Rey de España Felipe VI solicitó en París “intensificar las conexiones tanto de transporte como energéticas, que sin duda van en beneficio del conjunto de los europeos, de la mayor cohesión y desarrollo de la Unión Europea”, afirmando que “un espacio común y unido” generaría “prosperidad” a España y Francia.

Felipe VI le recordó al presidente francés que España y Francia son los dos únicos países europeos que tienen tanto una vertiente mediterránea como atlántica y que esa amplia frontera y esa circunstancia que define a ambos países deben ser aprovechadas.

Como conclusión, Felipe VI expuso ante el presidente francés, François Hollande, que “españoles y franceses debemos seguir trabajando para ampliar y fortalecer esos lazos e intercambios, eliminando cualquier obstáculo que dificulte el crecimiento de nuestra sólida relación”.\*

\* Visita de Estado llevada a cabo en París en Junio de 2014.

## **7. ANEXOS DOCUMENTALES**

### **Cronología del Ferrocarril del Canfranc.**

**1853.-** Diversas entidades aragonesas trabajan sobre la vieja idea de unir Francia y España a través de una línea de ferrocarril que atravesase los Pirineos. Se decide solicitar al Gobierno español que estudie la línea entre Zaragoza y Canfranc. El acuerdo se edita en un opúsculo titulado "Los Aragoneses a la nación española".

**1854.-** El Gobierno de Madrid responde a las peticiones de Aragón y promueve la creación de una Comisión que inicia en Agosto de ese año los trabajos de campo para estudiar el paso por Canfranc. Los dirige el ingeniero Jacobo García Arna

**1863.-** Recién inaugurada la línea Madrid-Zaragoza, la Real Sociedad Económica de Amigos del país dirige un escrito al Ministerio de Fomento pidiendo la prolongación de esta vía hasta Canfranc.

**1865.-** Se estudian varias alternativas para una conexión ferroviaria por los Pirineos. Junto al Canfranc, que se confirma como la posibilidad más sólida y mejor estudiada, se incluyen los pasos por Gavarnie, Ésera, Noguera Ribagorzana y Noguera Pallaresa.

**1867.-** La línea de Canfranc se incluye como una de las opciones más viables dentro del Plan de Nuevos Ferrocarriles que aprueba el Gobierno. Por su parte, el Ministerio Francés de Obras Públicas se compromete a estudiar la parte francesa.

**1878.-** El 30 de Julio el Gobierno francés se dirige al español mostrándole su interés por las conexiones ferroviarias pirenaicas. Canfranc ofrece en ese momento los mejores avales pero Francia no responde con el mismo entusiasmo. En octubre de ese año viaja a Zaragoza el Rey Alfonso XII y recibe a una comisión de personalidades de las tres provincias que le traslada la reivindicación del Canfranc.

**1879.-** Se constituye en Zaragoza la primera Comisión Gestora de ferrocarril del Canfranc.

**1880.-** La Junta Consultiva de Guerra ofrece un dictamen negativo al Canfranc por "razones de seguridad". Más de cien mil firmas de todos los ayuntamientos aragoneses exigen al Gobierno de Madrid el paso por los Pirineos Centrales.

**1881.-** En noviembre comienzan en el Congreso y el Senado los debates sobre la Ley de Canfranc. Lidera la propuesta el ministro de Fomento Albareda.

**1882.-** El 20 de octubre, Alfonso XII visita Zaragoza y Huesca e inaugura simbólicamente las obras.

**1883.-** Alfonso XII recala en París tras viajar en visita oficial a Alemania, y desbloquea la actitud negativa del gobierno francés. El presidente de la República le plantea la recuperación del viejo proyecto de comunicación por el Pirineo.

**1885.-** Francia y España alcanzan un principio de acuerdo en el que ambas partes ceden: habrá dos conexiones internacionales por Canfranc y Lérida. El Convenio no es ratificado por los legislativos de los países porque Francia desconfiaba de la capacidad financiera de España.

**1888.-** Se inician las obras del ferrocarril en el tramo entre Huesca y Ayerbe.

**1890.-** El ingeniero español Bellido presenta los resultados de un estudio de campo en el que propone el Valle de Arañones, a 1.200m de altitud, justo en la embocadura del túnel de Somport, como el más idóneo para la construcción del edificio de la Estación Internacional y todo el complejo ferroviario. Serían necesarias importantísimas obras para la adecuación, como el modificar el curso del río Aragón y construir una gran explanada.

**1893.-** El 8 de febrero llega la primera locomotora a Jaca y el 31 de mayo se inaugura oficialmente el tramo hasta esta localidad, que entra en servicio al día siguiente.

**1895.-** España y Francia firman un nuevo protocolo por el que se acuerda la construcción de los túneles de Canfranc y Salau (Lérida). En el documento se establece que cada país sufragará la mitad exacta de la perforación de cada



túnel, lo que beneficiará a España porque en el caso del Somport su tramo era bastante más de la mitad. Este protocolo sin categoría de Ley entraña, por lo tanto, la posibilidad de la conexión internacional.

**1903.-** Alfonso XIII visita Jaca y recibe a la Comisión de Canfranc que pide que se continúen las obras paralizadas desde 1893.

**1904.-** Se crea la Comisión mixta Hispano- Francesa que da el impulso definitivo para la construcción de los transpirenaicos.

**1908.-** El 13 de julio se adjudican las obras de construcción del túnel del Somport y el 6 de diciembre comienza la perforación en el lado español. En la vertiente francesa se habían iniciado el 17 de octubre.

**1912.-** En septiembre visita las obras del túnel el Rey Alfonso XII en medio de un clima de gran crispación entre los obreros por las constantes muertes en accidentes de trabajo.

**1914.-** A finales del mes de abril entra en servicio el tramo de 40 kilómetros entre Olorón y Bedous, con lo que la línea internacional en su vertiente francesa se queda a las puertas del Pirineo. En agosto estalla la Primera Guerra Mundial y Francia, inmersa en el conflicto bélico, paraliza las obras de los transpirenaicos.

**1915.-** Las grandes nevadas registradas en el invierno causan grandes daños en las edificaciones levantadas junto a la embocadura del túnel.

**1916.-** Finalizan las obras del tramo entre Jaca y Castiello – Villanúa.

**1918.-** España y Francia vuelven a reunirse tras finalizar las Gran Guerra. Se acuerda ampliar en cinco años el plazo establecido para concluir las obras.

**1921.-** Se adjudica la construcción del edificio principal de la Estación internacional por 2.796.000 pesetas.

**1922.-** En el mes de julio llega a la explanada de Arañones la primera locomotora procedente de Jaca. Se pone en servicio la línea en su último tramo.

**1925.-** El 3 de agosto de entrega al Estado la obra concluida de la Estación Internacional. Diversos problemas en su construcción y un invierno de grandes nevadas habían provocado numerosos retrasos.

**1926.-** Comienzan las obras del poblado de Arañones destinado a los 2000 trabajadores del complejo ferroviario. Concluyeron en 1928 después de levantarse veinte edificios de viviendas de tres plantas, un hospital, una escuela y la iglesia.

**1928.-** El 17 de mayo llega a Canfranc la primera locomotora eléctrica procedente de Francia.

**1929.-** Se inaugura el tramo directo a Zuera – Turuñana, que evita el costoso rodeo por Tardienta y Huesa y reduciendo la distancia considerablemente.

**1931.-** Un incendio en la Estación origina daños muy importantes. En la redacción del proyecto de reforma ya se aprecian goteras y otros desperfectos en la estructura del edificio.

**1936.-** La Guerra Civil Española, el ejército se hace cargo de la estación. Se interrumpe la comunicación con Francia. El túnel queda tapiado.

**1940.-** Se reabre el túnel coincidiendo con el estallido de la 2ª Guerra Mundial. Canfranc vive sus momentos de mayor esplendor. El andén del lado francés es ocupado por los alemanes tras la invasión del país vecino y la esvástica nazi cuelga de la fachada principal. Durante cuatro años circula por Canfranc todo tipo de mercancías. El III Reich utiliza este paso para enviar a España y Portugal el oro robado a los judíos con el que pagarán el wolframio necesario para su maquinaria de guerra.

**1944.-** El pueblo de Canfranc es arrasado por un incendio destruyendo 117 casas de las 132 existentes. Tras el incendio la población se traslada a los

Arañones, donde se ubica la Estación Internacional. A partir de entonces se conocerá como Canfranc – Estación. La dictadura de Franco cierra de nuevo el túnel de Somport por temor a las incursiones de los maquis.

**1946.-** El 28 de febrero se reabre el Canfranc junto con los pasos de Irún - Hendaya y Por Bou.

**1970.-** El 27 de marzo, un tren de mercancías francés descarrila por una rotura de frenos en el puente de L´Estanguet, a cinco kilómetros de Bedous. Queda interrumpida la comunicación con Francia por ferrocarril. La línea sigue abierta renqueando y luchando por sobrevivir.

Fuente: Curso de Verano “Las Comunicaciones Transfronterizas en el Pirineo Aragonés”. Jaca, 14 de Julio de 2010.

**Convenio de 25 de abril de 1991, entre el Reino de España y la República Francesa para la construcción de un túnel de carretera en el puerto de Somport, hecho en París el 25 abr. 1991. BOE 27/03/92**

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Francesa, deseosos de mejorar las condiciones de circulación de los bienes y de las personas en el eje E-7, que une Zaragoza y Pau, y animados por el espíritu de cooperación amistosa que preside sus mutuas relaciones, han convenido lo que sigue:

**Artículo 1.-** Se construirá un túnel bajo el puerto de Somport, enlazando España (N-330) con Francia (N-134), integrado en el itinerario europeo E7.

**Artículo 2.-** Las disposiciones relativas a la construcción de este túnel de carretera están fijadas en el presente Convenio, que establece, con este fin, el reparto de derechos y obligaciones entre los dos países.

La Comisión Técnica Mixta prevista en el artículo 6 del presente Convenio redactará un Protocolo, que definirá las disposiciones particulares relativas a la situación y a las características técnicas del túnel y de sus accesos inmediatos.

El acuerdo de los dos Gobiernos, en lo que se refiere a este Protocolo, será confirmado por canje de notas.

**Artículo 3.-** Los estudios geológicos, hidrogeológicos y geotécnicos serán realizados por el Gobierno Español. El Gobierno Francés se encargara de la redacción del anteproyecto de la obra. Los proyectos de los accesos inmediatos del lado español y del lado francés serán realizados por cada uno de los dos países.

**Artículo 4.-** Cada país tendrá a su cargo la financiación de la parte del túnel que sea ejecutada en su territorio, a excepción del coste de los equipamientos cuya definición y reparto de financiación serán establecidos previo informe de la Comisión Técnica Mixta prevista en el artículo 6. La realización de cada uno de los accesos inmediatos corresponderá a cada estado respectivo. Se ha solicitado cofinanciación de las Comunidades Europeas teniendo en cuenta el interés europeo del itinerario.

**Artículo 5.-** Los dos países concederán las facilidades necesarias para la realización de los estudios técnicos del túnel y de la ejecución de la obra en sus territorios respectivos. Con este fin, aprobarán dichos estudios y cumplirán los procedimientos administrativos y jurídicos propios de cada Estado, en lo referente a la adquisición de terrenos y previos al comienzo de la obra.

**Artículo 6.-** Con el fin de garantizar de manera conjunta el control de los estudios y de la realización de la obra, se creara una Comisión Técnica Mixta hispano-francesa, que se compondrá de un número igual de representantes españoles y franceses asistidos por los expertos que se juzguen necesarios. La composición de la Comisión será establecida por canje de notas.

Esta Comisión informara y hará, en su caso, las propuestas necesarias a ambos Gobiernos en todo lo relativo a los estudios del proyecto y ejecución de las obras. La Comisión estará presidida, alternativamente, cada seis meses, por el Presidente de cada delegación. Las decisiones de la Comisión se tomarán de común acuerdo.

Los Presidentes de las dos delegaciones podrán delegar sus poderes en las personas que juzguen conveniente. Asimismo, la Comisión podrá delegar determinadas funciones o encomendar ciertos asuntos a grupos reducidos de la misma Comisión.

La Comisión se reunirá, al menos, una vez por trimestre y cada vez que sea necesario, a petición de cada una de las partes.

**Artículo 7.-** Una vez aprobado el anteproyecto previsto en el artículo 3, y autorizada por ambos Gobiernos la ejecución de la obra correspondiente, cada Estado procederá a la licitación y a la adjudicación de las obras situadas en su territorio, de acuerdo con las disposiciones de derecho comunitario relativo a contratación de obras públicas en vigor en el momento de la licitación y en especial, con la directiva 71/305/CEE modificada. Esta licitación será simultánea en ambos Estados.

A este fin la Comisión Técnica Mixta, prevista en el artículo 6 del presente Convenio, propondrá a los Ministerios competentes español y francés las fechas de la licitación simultánea y el plazo de ejecución de las obras. Previamente a la adjudicación de las obras, la Comisión Técnica Mixta presentará un informe a los Ministerios español y francés sobre las proposiciones presentadas en las licitaciones. Cada Estado designará su Dirección de Obras, que informará de la ejecución de las obras a la Comisión Mixta en cada una de sus reuniones.

**Artículo 8.-** Los dos países fijarán, por canje de notas, previa propuesta de la Comisión Técnica Mixta, las modalidades de explotación y de conservación del túnel y de sus accesorios inmediatos.

Estas modalidades deberán haber sido decididas previamente a la iniciación de las obras.

**Artículo 9.-** Para la elaboración del anteproyecto y de los estudios previstos en el artículo 3, el derecho aplicable relativo a las condiciones de trabajo y regímenes sociales será el que esté en vigor en España para los estudios geológicos, hidrogeológicos y geotécnicos, y el que esté en vigor en Francia para el anteproyecto.



**Artículo 10.-** Antes de la recepción de las obras, la Comisión Mixta presentara un informe a los dos Gobiernos sobre la ejecución de las mismas.

**Artículo 11.-** Cada Estado será propietario de la parte del túnel y de los accesos situados en su territorio.

**Artículo 12.-** La delimitación de la frontera entre España y Francia se materializara en el túnel por la Comisión Internacional de los Pirineos, de acuerdo con las convenciones internacionales en vigor.

**Artículo 13.-** Los puestos de policía y de aduanas se situaran de manera que se garanticen las mejores condiciones de funcionamiento del túnel y de sus accesos.

Los acuerdos necesarios se establecerán, por los dos países, previa proposición de la Comisión Técnica Mixta, por canje de notas.

**Artículo 14.-** Cada una de las partes notificara a la otra el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Convenio, que tendrá efecto en la fecha de la última notificación.

Hecho en París el 25 de abril de 1991, en doble ejemplar, en lenguas española y francesa los dos textos, siendo igualmente auténticos cada uno de los textos. POR EL REINO DE ESPAÑA, Ministro de obras públicas y transporte, José Borrel Fontelles. POR LA REPÚBLICA FRANCESA, Ministre de l, équipement, du logement, des transports et de la mer, Louis Besson

El presente Convenio entro en vigor el 14 de febrero de 1992, fecha de la última de las notificaciones cruzadas entre las partes, comunicándose recíprocamente el cumplimiento de los respectivos procedimientos constitucionales, según se establece en su artículo 14. Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 16 de marzo de 1992. El Secretario general Técnico, Aurelio Pérez Giralda.

## **TEXTO DE LA DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DE LAS CORTES DE ARAGÓN SOBRE LA TRAVESÍA CENTRAL.**

En estos últimos años, desde Aragón se ha hecho un notable esfuerzo constitucional y colectivo para impulsar esta infraestructura manteniéndose reuniones al máximo nivel político, nacional e internacional, en la búsqueda de apoyos a este corredor.

El pasado 12 de septiembre, los representantes de las administraciones públicas, cámaras de comercio, universidades, colegios profesionales, grupos políticos, empresas y grupos empresariales suscribieron un comunicado conjunto de apoyo al EJE 16 RTE-T Y LA TRAVESÍA CENTRAL DE LOS PIRINEOS. El mayoritario e inequívoco apoyo expresado por los representantes del tejido económico, social, cultural y político aragonés hace necesario que el respaldo unánime a dicho proyecto, por parte de todas las fuerzas políticas con representación en las Cortes de Aragón, se manifieste a través de esta Declaración Institucional:

“Las Cortes de Aragón, máxima representación política de los aragoneses, consideran de vital importancia para los intereses de nuestra Comunidad Autónoma la consecución del corredor prioritario de las redes transeuropeas Sines/Algeciras-Madrid- París a través de la Travesía Central de los Pirineos por cuanto:

1º.- Supone la única solución al transporte ferroviario de gran capacidad para las mercancías.

2º.- Aprovecha las infraestructuras existentes conectando los principales puertos y plataformas logísticas de la Península Ibérica y Francia.

3º.- Contribuye a avanzar hacia un nuevo modelo de desarrollo sostenible con un ahorro muy importante de emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera.

4º.- Es un proyecto imprescindible para la vertebración y el desarrollo, tanto de Aragón como de otras comunidades del interior de la Península Ibérica y Francia.

5º.- Crea una gran actividad económica, riqueza y empleo constituyendo una infraestructura fundamental para el desarrollo socioeconómico de nuestro territorio.

Por ello, las Cortes de Aragón demandan al Gobierno de España que defienda este Eje y solicitan a la Comisión, al Parlamento y al Consejo de la Unión Europea que mantengan la prioridad otorgada en su día a este corredor como Eje Nº 16 de las Redes Transeuropeas de Transporte.

Fuente: Gobierno de Aragón, Zaragoza a 15 de septiembre de 2011.

# La UE relega la Travesía Central a 2050 y la deja en la segunda división de ejes europeos

El corredor levantino y el Cantábrico-Mediterráneo, en las redes para 2030. La TCP y el Canfranc, para 20 años después

MADRID. Ni la Travesía Central del Pirineo ni la consola al menos con la reapertura del Canfranc. La Comisión Europea dejará hoy fuera de su propuesta de Red Básica de infraestructuras transeuropeas a las dos principales reivindicaciones ferroviarias de Aragón, según han confirmado diferentes fuentes institucionales. Ese listado, que supondrá el apoyo financiero e institucional para que todos sus proyectos incluidos estén finalizados en 2030, si contará sin embargo con el corredor Mediterráneo, que es el gran ganador de esta particular cartera.

También estará en la red básica que apuete hoy la Comisión Europea el eje cantábrico-mediterráneo, que unirá el País Vasco y Valencia a través de Zaragoza y Teruel. Además, se suma a la lista de los proyectos con un horizonte más cercano todo el eje que ha defendido Aragón (desde Extremadura y Algeciras), pero solo hasta Zaragoza, dejando fuera la conexión con Huesca y el Pirineo central, que es justo la parte que interesa a esta Comunidad.

Aunque la TCP y la reapertura del Canfranc no estarán en el listado principal, Bruselas y el Gobierno central les han guardado un espacio en la red global, que también forma parte del listado de proyectos transeuropeos que se aprueba hoy. Para este grupo, se plantea un horizonte de finalización bastante más amplio. En concreto, hasta 2050. De facto supone que la TCP, aunque vaya avanzando con estudios, deberá esperar hasta que el corredor Mediterráneo se consolide. Hay que recordar que la Travesía Central, a diferencia del eje levantino, si estaba en el anterior listado de redes prioritarias. Llegó a tener 2020 como fecha oficial de finalización. Luego se retrasó a 2030. Ahora lo fija a 2050.

En cuanto a la reapertura del Canfranc, inicialmente el Gobierno

## Los plazos de la Comisión Europea



no contó con la posibilidad de que la UE lo incluyese dentro de la red básica, y por tanto contase con acceso a fondos europeos de cierto nivel desde un primer momento. Sin embargo, al parecer incumple algunos de los criterios que marca la Comisión para estar en el primer nivel, de ahí que se haya situado junto a la TCP en la red global.

Con este reparto, se cumplirá la afirmación del ministro de Fomento, José Blanco, de que la capital aragonesa será un «nudo logístico», pero no gracias al llamado corredor de los Dos Mares (el que une el cantábrico y el mediterráneo), que hará que los trenes de mercancías pasen por Zaragoza (puede impulsar Plaza) y Teruel.

La Travesía Central habría generado en Aragón un impulso económico sustancialmente mayor, además del valor estratégico que supone abrir un nuevo paso por el centro de los Pirineos. De esta manera, no cambia el verdadero problema principal, que es que la salida de mercancías hacia el resto de Europa seguirá produ-

ciéndose exclusivamente por las dos Comunidades periféricas. Los pasos por País Vasco y Cataluña estarán en pocos años en pleno colapso ya que ninguna de esas dos salidas suple la capacidad que se había previsto para la TCP.

## La Eurocámara y revisión en 2023

La decisión que aprobará hoy el Colegio de Comisarios ha sido sometida previamente a un intenso debate con todos los gobiernos de los países afectados. Pese a todo, aún hay margen para alguna esperanza, una vez que a partir de mañana se inicia el trámite parlamentario de este reglamento. En este sentido, el Parlamento Europeo tendrá alguna posibilidad de modificar la propuesta inicial de la Comisión, lo que podría repercutir en la situación de las reivindicaciones aragonesas.

Además de la carta de la negociación en la Eurocámara, hay que contar con que el mapa que se aprueba se revisará dentro de doce años. La Comisión Europea revisará el estado de todos los proyectos en 2023, lo que podría hacer que algún eje que esté actualmente en la red básica salte a la global si no avanza adecuadamente, y viceversa.

La decisión que apuete hoy la Comisión implica otras muchas cosas. Por un lado, se aprueban las directrices que marcarán el funcionamiento de todas las redes transeuropeas. Además, se aprueba otro reglamento y un mecanismo de financiación, que incluye un sistema parecido a los llamados eurobonos. Todos los proyectos que formen parte de las redes transeuropeas (aquí entramos ambas categorías y por tanto también el Canfranc y la TCP) podrán conseguir el aval financiero del Banco Europeo de Inversiones, lo que facilitará que las empresas constructoras asuman ciertos riesgos.

JESÚS MORALES

***Aragón cree posible reabrir el Canfranc en 2020. ZARAGOZA, 1 Julio de 2014. (EUROPA PRESS) -***



*El consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transporte del Gobierno de Aragón, Rafael Fernández de Alarcón, ve **posible que el paso ferroviario de Canfranc (Huesca) se reabra en 2020**, como está previsto, si en 2017 comienzan las obras para unir Bedous con la villa fronteriza.*

*Así lo ha indicado en declaraciones a los medios de comunicación este martes, tras participar en una **reunión cuatripartita con representantes de los Gobiernos de Francia, España y la región gala de Aquitania. Los estudios del proyecto para unir Bedous con Canfranc deben estar terminados entre 2015 y 2016 para que el Gobierno francés declare la utilidad pública de esta obra y los trabajos puedan comenzar en 2017, prolongándose dos o tres años***, ha explicado Alarcón. *El próximo mes de septiembre podrían comenzar las obras para enlazar Oloron con Bedous, que se prolongarán hasta 2016.*

*El secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Manuel Niño González, ha indicado que en los próximos meses se licitarán las obras del tramo Huesca-Canfranc, añadiendo que Fomento y el ADIF han actualizado los proyectos.*

***"La recuperación de la línea del Canfranc es técnicamente viable.** Seguiremos trabajando para convencer, si queda alguien por convencerse, de que la recuperación de este ferrocarril, 50 años después, debe ser un objetivo internacional", ha dicho Alarcón.*

*Por parte del Gobierno francés ha estado presente la directora general de Medio Ambiente, Obras y Logística, Emmanuelle Baudoin y el consejero de transportes de la Embajada de Francia en Madrid, Robert Mauri. En representación del Consejo Regional de Aquitania han asistido el primer vicepresidente, Bernard Uthurry. Ésta es la segunda reunión que se produce durante*



la presente legislatura, tras la primera celebrada en el mes de noviembre de 2011 impulsada por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes del Gobierno de Aragón.

### **ESTUDIOS ELABORADOS**

Fernández de Alarcón ha subrayado que durante esta nueva reunión se han repasado los resultados de varios estudios elaborados por el Gobierno francés, en el marco del Memorando-Marco firmado por las cuatro administraciones en el 2010, "que permiten evaluar las obras en Francia y los tráficos esperados, que son de más de un 1,5 de toneladas y un número de viajeros oscilante pero suficiente para emprender cuatro viajes directos entre Pau y Zaragoza", ha indicado.

Durante este nuevo encuentro, en lo que corresponde a los tramos de la línea en la parte española, se ha puesto de manifiesto el convenio de colaboración suscrito entre el Gobierno de Aragón y ADIF para invertir más de 3,6 millones de euros entre ambas administraciones. En virtud de este acuerdo se introducen **mejoras técnicas en la línea férrea** mediante la adecuación de algunos tramos para posibilitar la circulación de ferrocarriles de ancho europeo, con travesía polivalente (ancho ibérico y ancho internacional) en el tramo Alerre-Plasencia del Monte, de 5,3 kilómetros de longitud. Con esta mejora, se renovará la vía con materiales de mejores prestaciones, que permitirá circular a mayor velocidad en este tramo. Se renovará también la señalización ferroviaria del enclave de la Hoya de Huesca, con el objetivo de mejorar la velocidad de explotación de la línea Huesca-Canfranc en este tramo.

Por otro lado, se efectuarán mejoras técnicas en la Estación de Huesca, con la construcción de un segundo andén de 100 metros de longitud y 4 metros de ancho, para prestar servicio en la vía 6 de la estación oscense, lo que permite el estacionamiento de otra unidad y posibilita el aumento de las circulaciones en la línea. El acondicionamiento de la línea y su reapertura está contemplado dentro del programa de inversión del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) en transporte ferroviario para el periodo 2012-2024 del Ministerio de Fomento.

### **COOPERACIÓN**

Entre las actuaciones significativas destaca la **intensificación de la cooperación del Gobierno de Aragón con el Consejo Regional de Aquitania** mediante la suscripción de un convenio, el pasado 15 de marzo de 2013, de cooperación transfronteriza para posibilitar la reapertura de la línea ferroviaria internacional Zaragoza-Canfranc-Pau en el año 2020.

A esto se añade el programa de actuaciones que desarrolla el Gobierno de Aragón tras la adquisición de la Estación de Canfranc, ya que tras las obras --realizadas por el Ejecutivo autónomo-- de consolidación del edificio y trabajos de conservación y mantenimiento, además de las labores de musealización que han permitido su apertura al público, se va a desarrollar un conjunto de actuaciones, con una inversión cercana al millón de euros. En la reciente XXII

*Cumbre hispano-francesa celebrada el pasado 27 de noviembre del 2013, España y Francia subrayaron, nuevamente, la importancia de avanzar en el estudio del proyecto de reapertura de la Línea Ferroviaria Canfranc-Pau.*

*En este sentido, Fernández de Alarcón ha destacado que "Aragón y Aquitania le piden al Gobierno francés y español que recuperen esta línea que es parte de nuestra historia, de nuestra necesidad económica y cultural y que está prevista en las redes transeuropeas del transporte. Que la recuperen tan sólo cincuenta años después desde que se cerró". Emmanuelle Baudoin ha expuesto que el Gobierno del país vecino tiene interés en impulsar las comunicaciones por el suroeste, especialmente de Burdeos con Toulouse y Dax, añadiendo que firmará un convenio con la región de Aquitania para destinar 1,5 millones de euros a la reapertura del paso canfranqués. Bernard Uthurry ha expresado que reabrir la línea supone un desafío histórico, económico y ambiental, señalando al respecto que esta es una época de calentamiento global y que es necesario evitar el traslado de mercancías por las carreteras.*

## **El cierre del Túnel de Somport causa unas pérdidas de 730.000 euros a la semana**

**Europa Press. Zaragoza|Actualizada 22/07/2014 a las 13:40 HERALDO.ES Bermúdez de Castro ha tildado de "vergonzante y vergonzosa" la actitud del Gobierno de Francia.**



*Desprendimiento de rocas en la parte francesa. Rafael Gobantes*

El cierre del Túnel de Somport, que une España con Francia a través de la localidad de Canfranc, **causa unas pérdidas semanales de 730.000 euros**, según un estudio realizado por la Dirección General de Economía del Gobierno de Aragón que presentará sendas quejas ante el Comité de las Regiones de la UE y la Comisión Europea.

En la rueda de prensa posterior al Consejo de Gobierno, el consejero de Presidencia y Justicia, Roberto Bermúdez de Castro, ha señalado que **las pérdidas directas se elevan a 235.000 euros por semana**, mientras que **los daños indirectos tienen un coste de 91.000 y los inducidos 404.000 euros semanales**.

**Bermúdez de Castro ha tildado de "vergonzante y vergonzosa" la actitud del Gobierno de Francia**, dado que ha pasado más de un mes desde que se cerró este paso por los desprendimientos ocurridos en la carretera francesa RN 134, lo que contrasta con la rapidez con la que se solucionaron los problemas de comunicaciones en la alta Ribagorza el año pasado, cuando el municipio de Benasque (Huesca) sufrió inundaciones por la crecida del río Ésera.

**"La postura que está tomando Francia no es de recibo"**, ha continuado el portavoz del Ejecutivo aragonés, quien ha resaltado que la carretera afectada es "fundamental" para el desarrollo de Aragón, dado el tráfico de mercancías y viajeros que soporta habitualmente.

Además de comunicar su queja a las autoridades francesas y la UE, los servicios jurídicos del Gobierno de Aragón estudiará la posibilidad de recuperar parte de las pérdidas en los tribunales europeos. **El consejero ha destacado que el Gobierno de España "está cumpliendo escrupulosamente" su cometido al defender la reapertura de este paso fronterizo por el interés general de España**. Ha apuntado que los resortes diplomáticos se mueven "de manera silenciosa" en numerosas ocasiones

## 8.- BIBLIOGRAFÍA

- Antonio Ruspira Morraja, "Comunicaciones transfronterizas: imprescindibles para nuestro futuro". Tribuna Científica. Territorio & Desarrollo Local. Págs 51-58.
- García Ruiz, J. M. (1976): Modos de vida y niveles de renta en el Prepirineo del Alto Aragón Occidental, Jaca, Instituto de Estudios Pirenaicos.
- Alfonso Herranz Loncán, "Infraestructura y desarrollo económico en el Pirineo Central 1850-2000). Ager, Nº2, 2012. Págs 197-226.
- Institut Cerdá, Gobierno de Aragón, Octubre 2009. "Análisis de los escenarios de emisiones derivados de la explotación de la Travesía Central de los Pirineos". Pág 14.
- Ministerio de Fomento Secretaría General de Transporte División de Prospectiva y Tecnología del Transporte, Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées Service Transports, Infrastructures et Déplacements, Diciembre de 2011. "Observatorio Hispano-Francés de Tráfico de los Pirineos". Págs ...
- Departamento de Economía y Empleo Dirección General de Economía Servicio de Estudios Económicos, Julio de 2014. "Evaluación Económica del Impacto del Cierre del Túnel de Somport".
- Vicenç Pedret Cuscó Consejero económico DG MOVE – B. *Conferencia de Presentación Resultados Finales Proyecto E-Cosmos Planes de Transporte a Centros de trabajo. Experiencias y Buenas Prácticas*, Madrid, 18 y 19 octubre de 2011. "Libro blanco "Transporte 2050" de la Comisión Europea y la Movilidad Urbana".

- Intecsa- Inarsa, S.A, "Estudio Económico del Proyecto de la Travesía Central de los Pirineos, de las alternativas de financiación del proyecto y de los instrumentos jurídicos aplicables. Documento de Síntesis.
- Caballú Albiac, Miguel. "Canfranc: Estación Internacional". Editorial Delsan. Zaragoza, 2009.
- Gavasa Rapún, Juan. "El ferrocarril de Canfranc". Colección Territorio12. Gobierno de Aragón, 2004.
- Parra de Mas, Santiago. "El ferrocarril de Canfranc y los Transpirenaicos". Al-daba Ediciones, 1988.
- Pérez Latorre J.M, Parraz Santiago, Barrére Bernard Brenot, Jean, Sabio Alberto. "Canfranc, el mito". Pirineum Editorial, 2005.
- Uson Guardiola, Ezequiel. "La estación Internacional de Canfranc". Ambit Servicios. Editoriales, 2004.
- Diputación General de Aragón (1984), "Comunicaciones Transpirenaicas". Dirección General de Carreteras y Transportes. Zaragoza.
- Campo, S (1982). "Avance de una política aragonesa de Comunicaciones". Diputación General de Aragón. Conferencias de las Regiones Pirenaicas, Jaca-Olorón, 1982.
- Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes Dirección General de Transportes y Comunicaciones, Edificio Pignatelli. "Estudio Informativo de la Travesía Central de los Pirineos Túnel de Baja Cota", Octubre 2002.
- [www.ministeriodefomento.es](http://www.ministeriodefomento.es)
- [www.heraldo.es](http://www.heraldo.es)
- [www.europapress.es](http://www.europapress.es)
- [www.casiaventurilla.com](http://www.casiaventurilla.com)